SPORT

1905

Col. H. Chapelle
Librarian, Automobile & Coach
Library
Smithsonian Institution
Washington, D.C. 20560

17 EAST 90TH STREET
NEW YORK

November 30, 1970

Col. H. Chapelle
Librarian, Automobile & Coach Library
Smithsonian Institution
Washington, D.C. 20560

Dear Col. Chapelle:

Enclosed is a volume of the book entitled "Sport 1905" by Bear Beitet von Fedor Freund, published in Berlin, Germany, 1905. As this volume contains some rare photographs of coaches, Mr. Rodman A. Heeren would like to present it as an unrestricted gift to the Smithsonian Institution Automobile & Coach Library.

Mr. Heeren hopes that this will be a worthwhile addition to your fine department.

Mr. Heeren would like to make this contribution in 1970, and we would appreciate it if you would indicate your acceptance of this gift as soon as possible by signing the attached copy of this letter, and returning it to me.

With many good wishes.

Sincerely,

Malcolm Vallance

Malcolm Vallance
Asst. to Rodman A. Heeren

ACCEPTED:

____



Bearbeitet von
Fedor Freund.

Berlin 1905.
Boll u. Pickardt, Verlagsbuchhandlung.

Prolog.

Als einst das Pulver erfunden ward,
Da schrieb ein Magister hochgelahrt:
„Wozu braucht man auf dieser Erde
Für Kriegeszwecke jetzt noch Pferde?
Erledigt ist die Reiterei,
Man schießt die Heere nun zu Brei.
Was gilt heut noch ein Lanzensplitter?
Leb' wohl, leb' wohl, Geschlecht der Ritter!“
— — — — — — — — — — —
Der gute Mann hat sich geirrt,
Weil heute noch geritten wird.
— — — — — — — — — — —
Jahrhunderte sind dann entschwunden,
Da hat was Neues man erfunden,
Was mit dem Pferde trat in Kampf:
Es war die Kraft vom heißen Dampf!
Und wieder sagt mit dreister Miene,
Als heftig zischte die Maschine,
Der Epigone frech und frei:
„Jetzt ist es mit dem Pferd vorbei!
Der Dampf ersetzt des Pferdes Kräfte,
Mehr wert als Blut sind seine Säfte.“
— — — — — — — — — — —
Auch dieser Mann hat sich geirrt,
Weil immer noch geritten wird.
— — — — — — — — — — —

Es sind nicht lange her die Zeiten,
Als auf dem Bicycle sah reiten
Mit Windeseile man die Herrn,
Und auch die Damen tatens gern.
Die neue Zeit, sie ward gepriesen,
Und hohnvoll wurde nachgewiesen:
„Das Pferd wird jetzt nicht mehr geschätzt,
Weil durch das Rad es wird ersetzt.
Wie lange kann der Fall noch dauern,
Dann steht kein Pferd in unseren Mauern!
— — — — — — — — — — —
Und wiederum hat man geirrt,
Weil immer noch geritten wird.
— — — — — — — — — — —
Da tauchte auf und schreckte viele
Das Fauchtier, die Automobile.
Als größtes Wunder unserer Zeit
Gerät es mit dem Pferd in Streit.
— — — — — — — — — — —
Und trotzdem bleibt es unbestritten:
„Es wird noch lustig fortgeritten!“
— — — — — — — — — — —
— — — — — — — — — — —
Das edle Pferd sinkt nicht im Wert,
Obgleich man oft heut sagen hört:
„Die Jahre, sie sind nur zu messen,

Dann wird das Roß sein ganz vergessen,
Und höchstens wird ein Roßfilet
Man uns servieren zum Diner,
Weil Pferdefleisch, gering im Preise,
Sich eignet sehr als Volkesspeise.
Zu Worte kommt auch der Prophet,
Bei dem es fest und sicher steht,
Daß ungefähr in m'zig Jahren
Man meilenweit kommt angefahren,
Um anzustaunen ganz erschreckt,
Das letzte Pferd als Schauobjekt!

— — — — — — — — — — —

In Seligkeit kann ich noch schweben,
Weil ich das kaum je werd' erleben;
Und schön scheint mir die Gegenwart,
Wo man noch dieses Wunders harrt.
Auch ich will in die Zukunft schauen,
Und will mich an dem Wunsch erbauen,
Daß, wenn die Welt sich noch so kehrt,
Das Pferd bleib' stets den Menschen wert.

Noch keimt in allen edlen Sprossen
Die Liebe zu den schönen Rossen,
Noch gilt der erst als ganzer Mann,
Der kühn und mutig reiten kann,
Noch wollen unsre holden Frauen
Sich an der Reiterkunst erbauen,
Und noch sind viele gern gewillt
Sich zu erfreu'n am Pferdebild.
Um diesen Freude zu bereiten,
Schuf ich ein Buch mit Bilderseiten,
In dem gar reichlich ist vereint,
Was mir vom Pferde wertvoll scheint.
Ich schuf dies Werk, um zu erneuern
Den Sinn für's Pferd, um anzufeuern
Die schöne, edle Passion.
Drum wär's für mich der höchste Lohn,
Wenn diesem Buch es wollt' gelingen
Uns neue Freunde zuzubringen.
Und darum schließ ich mit dem Wort:
„Es lebe hoch der Pferdesport!"

Der Verfasser.

Fürstliche Protektoren des Sports.

Wenn sich in Deutschland seit einem Jahrzehnt ein gesunder Sinn für den Sport regt, wenn wir nach den erzielten Erfolgen sogar behaupten können, daß wir die Anwartschaft haben, die erste Sportnation der Welt zu werden, so gebührt das Verdienst, den Sinn und das Gefühl für den Sport geweckt und gefördert zu haben, in erster Reihe unseren deutschen Fürsten.

Vor allem ihm, unserem allergnädigsten Kaiser und Herrn, der, wie selten einer, das Wesen des Sports erkannt hat.

Unserem Kaiser, der in Worten den Sport preist und in Taten sich an ihm erfrischt! Unserem Kaiser, welcher der Welt zeigt und beweist, daß der Sport der moderne Jungbrunnen ist, aus welchem in unserer arbeitsreichen und nervenzerrüttenden Zeit Körper und Geist verjüngt hervorgehen, unserem Kaiser, der als wahrer und echter Sportsman die Berechtigung eines jeden Sports zu Wasser und zu Lande anerkennt und ihm allergnädigst seine Huld und Hilfe zuwendet.

In diesen Blättern, welche dem edlen Pferdesport gewidmet sind, wollen wir nicht näher auf die Verdienste, welche sich Se. Majestät um die Pflege des Waidwerkes, um das Emporblühen des Segelns und Ruderns und um die Verbreitung des Automobilismus erworben hat, eingehen, sondern nur seine Beziehungen zum hippischen Sport berücksichtigen.

Dem Rennsport hat der Kaiser in früheren Jahren keine großen Sympathien entgegengebracht. Man sprach sogar von einer direkten Antipathie. Diese hatte, wie man heute anerkennen muß, eine große Berechtigung, weil in früheren Jahren der Rennsport eine große Anzahl unerfreulicher Begleiterscheinungen aufzuweisen hatte. Wette und Spiel, Verführung und Genußsucht waren mit ihm auf das Engste verknüpft, und eine Horde unlauterer Elemente lauerte auf dem grünen Rasen den edelsten Sproßen des Landes auf, um sie physisch und finanziell zu Grunde zu richten. Dem mannhaften Eintreten des damaligen Prinzen Wilhelm ist es zu verdanken, daß in diesen unhaltbaren



Ihre Majestät die Kaiserin auf dem Korso in Berlin.



Ihre Majestät die Kaiserin und Prinzessin Viktoria Luise auf dem Rennen des Berlin-Potsdamer Reitervereins.



Der Kronprinz auf der Parforcejagd in Doberan.



Empfang des Kaiserpaares auf der Rennbahn zu Hamburg.



Der König von Württemberg und das Erbprinzlich Wied'sche Paar auf der Rennbahn zu Karlshorst.



Der Kronprinz beim Concours hippique in Berlin.



Der Kronprinz beim Preisreiten des Berlin-Potsdamer Reitervereins.





Sprung des Kronprinzen über den Wassergraben.

Wo nicht mit einer ähnlichen Energie gegen das unsaubere Schmarotzertum, das sich am Sport mästet und bereichert, eingeschritten wird, sehen wir den Verfall. Wir sehen den schönsten aller Sportzweige zum Geschäft herabgewürdigt, und wir sehen unter denen, die sich ihm noch widmen, daß die Größe des Geldbeutels allmählich den Sieg davon tragen wird, und daß andererseits die eintretende Leere in ihm sie von der Passion abwendet.



Der Kronprinz auf dem Blumenkorso in Potsdam.

und kompromittierenden Zuständen eine Aenderung eintrat. Sein scharfer Blick sah die drohende Gefahr und sein energisches Vorgehen hat so manchen lebenslustigen Kavalier davor bewahrt, sich eine Kugel durch die Schläfe zu jagen oder jenseits des großen Weltmeeres, fern der Heimat, sich einer wenig standesgemäßen Beschäftigung hinzugeben, um das bischen Leben zu fristen.

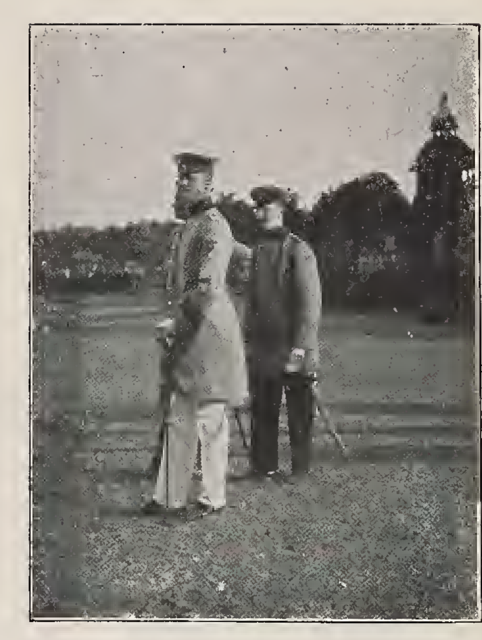


Se. Majestät der König von Württemberg im Dreigespann Weiler schwarzer Hengste.

Auf den Niedergang des Rennsports wurde der Kaiser nicht in Berlin aufmerksam gemacht, wo er bei einem einmaligen Besuche im Jahre am Tage des Grossen Armee-Jagd-Rennens in Hoppegarten seiner Repräsentationspflicht so schnell wie möglich zu genügen sucht, sondern in Hamburg, wo ihm von einer begeisterten Volksmenge eine echte und wahre Sportfreudigkeit entgegenjubelte. Das Bild, das er hier sah, die Eröffnungen, die ihm hier gemacht wurden, wendeten den gerechten Sinn des Monarchen der Sache zu, die in Not war und der staatlichen Hilfe bedurfte. Mit



Prinz Joachim Albrecht von Preußen



Prinz Friedrich Heinrich von Preußen

auf der Rennbahn in Karlshorst.



Prinz Aribert von Anhalt
der Präsident des Deutschen Sport-Vereins.



Herzog Adolf Friedrich zu Mecklenburg,
der Vizepräsident des Deutschen Sport-Vereins.

der kräftigen Initiative, die wir an unserem kaiserlichen Herrn gewohnt sind, griff er auch auf diesem Gebiete ein. Leider aber wissen die Leute, welche heute die Geschicke des Rennsports beeinflussen, weder die kaiserlichen Gnadenbeweise auszunutzen, ebensowenig, wie sie vor Jahren den kommenden Niedergang zu beurteilen, noch ihn aufzuhalten vermochten. Und so müssen wir auf bessere Zeiten warten, wo wieder Männer



Das Großherzoglich Mecklenburg-Schwerin'sche Paar auf dem Poloplatz in Klein-Flottbeck.



Prinz Joachim Albrecht von Preußen,
Prinzgemahl Heinrich der Niederlande
auf der Richtertribüne in Ludwigslust.



Sprung des Kronprinzen über ein Koppelrick.

in das Getriebe der niedergegangenen sportlichen Verhältnisse eingreifen, und zwar Männer, welche Mut, Energie und Umsicht genug besitzen, ein auf falsche Bahnen getriebenes Schiff in das richtige Fahrwasser zu leiten und so den Weg zu einer besseren Zukunft zu ebnen.

In den obigen Zeilen sind die Zustände im Flachrennsport und hauptsächlich Berliner Verhältnisse charakterisiert. Glücklicherweise ist es in der Provinz anders, wo echter Sportsinn und eine ehrliche Passion immer mehr und mehr durchdringen. Ebenso in mehreren mächtigen Staaten des Reiches, wo ebenfalls fürstliche Förderer des Sports mit ihrer ganzen Persönlichkeit für die gute Sache eintreten.



Gespann des Herzogs Viktor von Ratibor auf dem Korso in Berlin.

Im Süden des Reiches ist es Se. Majestät König Wilhelm II. von Württemberg, der von einer besonderen Liebe für den Pferdesport beseelt ist, einer Liebe, welche auch seine hohe Gemahlin und seine Tochter, die Erbprinzessin zu Wied, teilen. Der König, welcher zu unseren bedeutendsten Züchtern und Rennstallbesitzern gehört, verabsäumt es niemals, den hippischen Ereignissen in seinem Lande beizuwohnen und gibt stets den auswärtigen Sportsmen, welche sich zur Beteiligung an den Rennen in Stuttgart einfinden, seine gnädige Gesinnung zu erkennen. Mit großem Eifer widmet sich Se. Majestät auch dem Fahrsport. Man sieht ihn oft im Viererzuge und im Dreigespann, eine außergewöhnliche Art von Bespannung, welche auch Ihre Königliche Hoheit, die Erbprinzessin zu Wied mit Meisterschaft beherrscht, während Königin Charlotte dem vielleicht noch schwierigeren Tandem den Vorzug gibt.

In Bayern finden wir in Sr. Königlichen Hoheit dem Thronfolger Prinzen Ludwig einen fürstlichen Herrn, welcher zielbewusst und in markiger Kraft die Interessen des Sports zu stützen versteht. Klar und kernig vollzieht

sich unter seiner Aegide der Ausbau des züchterischen Gebietes im Bayernlande mit großem Verständnis nach gesunden Prinzipien. Von weiteren Mitgliedern der bayrischen Königsfamilie ist Prinz Alphons ein passionierter Freund des Fahrsports, Herzog Karl Theodor ist bekannt als ein ausgezeichneter und ausdauernder Reiter und Herzog Siegfried in Bayern hat sich vor einigen Jahren auf unseren Hindernisbahnen wiederholt im Rennsattel betätigt.

Im Norden Deutschlands haben wir einen Hort des Sports in Sr. Königlichen Hoheit dem Großherzog Friedrich Franz IV. von Mecklenburg-Schwerin und seiner



Der König von Württemberg im Gestüt zu Weil im Gespräch mit Herrn G. Ehlers, Chefredakteur des „Deutscher Sport.“

schönen, jugendfrischen Gemahlin, sowie im ganzen herzoglichen Hause.

Aus Anhalt's Fürstengeschlecht stammt Prinz Aribert, der Präsident des Deutschen Sport-Vereins, des Vereins, der den Fahrsport in Deutschland zu neuer Blüte gebracht hat.



Coach des Prinzen Alphons von Bayern.

Blumen-Korso.

Ein Wort, das jedes Frauenherz höher schlagen läßt! Der Schönheit, der Grazie, dem Geschmack werden hier von Seiten der Männer duftige Opfer gebracht, und dieses Fest der Flora spinnt Beziehungen, erfrischt Hoffnungen und nährt traumhafte Wünsche. In der kurzen Stunde des Genießens sind die Blumen der Schöpfung stolz und glücklich, weil sie in einem Blumenmeer plätschern, und weil ihnen die Verehrung wird, auf die sie immer Anspruch erheben möchten.



Coach der Gardekürassiere.



Blumen-Korso in Westend. Japanische Theelaube des Herrn Karl Trutz.



Wagen des Herrn Dr. Richter.
Nach einem Entwurf des Herrn Professor Schmitz.



Prinz Joachim Albrecht von Preußen auf dem Blumen-Korso in Westend.



Ein Gespann vom Blumen-Korso in Nizza.



Char-à-banc des Grafen Wilhelm von Hohenau.



Drei-Gespann vom Blumen-Korso in Westend.

Fahrsport.

Ein Rückblick auf das letzte Jahrzehnt läßt uns zu unserer Freude erkennen, daß der Fahrsport in Deutschland sich in stets fortschreitender Weise entwickelt hat. War im Westen des Reiches infolge des französischen und englischen Einflusses auf die dortige Mode im allgemeinen eine gewisse Vervollkommnung des Geschmacks auch in fahrsportlicher Hinsicht schon seit längerer Zeit erreicht, so stand Mittel-Deutschland und der gesamte Osten in dieser Beziehung noch weit hinter den bescheidensten Ansprüchen zurück Und namentlich der Reichshauptstadt, welche sich auf allen anderen Gebieten in einer geradezu verblüffenden Schnelligkeit vergrößerte und verschönte, wurde es von der, alle sonstigen Vorzüge anerkennenden Fremdenwelt oft zum Vorwurf gemacht, daß sie in Bezug auf schöne Gespanne so weit hinter anderen Großstädten, wie London, Paris, New-York, Brüssel und Wien zurückstände.



Gespann des Fürsten Lichnowsky, gefahren von Graf Victor zu Eulenburg.

Wenn sich die Zustände in den letzten Jahren erheblich gebessert haben, so ist das den verdienstvollen Bestrebungen des Deutschen Sport-Vereins zu verdanken, der durch die alljährlichen Veranstaltungen von Concours hippiques dem großen Publikum in anschaulicher Weise die Feinheiten der fahrsportlichen Mode vor Augen führte. Ein besonderes Verdienst sei auch denjenigen Equipagenbesitzern zugeschrieben, welche

keine pekuniären Opfer scheuten, um die größte Vollkommenheit in der Repräsentation ihrer Gespanne zu erreichen, sowie denjenigen Geschäftsfirmen, welche mit Rat und Tat, und ihrer weitgehenden Erfahrung an der Zusammenstellung der prämiierten Gespanne mitgewirkt haben.

In unseren Illustrationen sind einzelne von den passionierten Fahrern abgebildet, welche durch ihr Vorbild anregend auf die Allgemeinheit gewirkt haben und durch ihre Sympathie und ihr Verständnis für die Sache den Fahrsport intensiv gefördert haben. In erster Reihe sei hierbei erwähnt der Schloßhauptmann und Kammerherr Graf von Alvensleben-



Coupé des Herrn Geheimen Legationsrats von Dirksen.



Viererzug des Mr. Howlett, Paris.



Reisewagen des Herrn Schlosshauptmann und Kammerherrn Grafen von Alvensleben-Neugattersleben.



Pony-Tandem des Kammerherrn L. von Knorring.

Neugattersleben, der temperamentvollste Viererzugfahrer, den wir in Deutschland besitzen. Wer mit dem Fahrsport einigermaßen vertraut ist, dem wird die elegante, aristokratische Erscheinung des „Neugatterslebener“ bekannt sein. Für Uneingeweihte sei erwähnt, daß wohl kein Zweiter dem Fahrsport und seiner Pflege ein so eingehendes Interesse widmet, wie Graf Alvensleben, und daß dieser kundige Mann nicht nur durch sein persönliches Eintreten für die gute Sache, sondern auch durch eine ausgedehnte schriftliche Propaganda stets um ihre Förderung bemüht war.

Zu denjenigen Kavalieren, welche mit Vorliebe ihre Gespanne selbst lenken, gehört auch Kammerherr von Knorring, welcher über einen großen Wagenpark verfügt und seinen Zusammenstellungen einen flotten und originellen Anstrich zu geben versteht.



Viererzug des Herrn Freiherrn Heinrich von Ohlendorff, Hamburg.



Viererzug des Herrn Dr. K. Joosten, Köln.

Von den jüngeren Herren. welche der Sache des Fahrsports mit Leib und Seele ergeben sind, sei auch Graf Victor zu Eulenburg erwähnt, welcher umfassende theoretische Kenntnisse mit geschickter praktischer Ausübung vereinigt.



Rückwärtswenden einer Coach, ausgeführt von Herrn Benno Achenbach.

Auf einem der Bilder sehen wir auch Herrn Benno Achenbach, der als der beste Viererzugfahrer Deutschlands gilt, und der sich um die Einführung des englischen Geschmacks und um die Präzisierung korrekter Regeln im Fahren, in der Anspannung und in der Adjustierung hervorragende Verdienste erworben hat.

Sämtliche in diesem Abschnitte abgebildeten Gespanne können als vor-



Tilbury des Herrn Geh. Kommerzienrats Fritz Friedlaender.



Coupé des Herrn Rudolf Hecht.

bildlich und in jeder Beziehung korrekt angesehen werden. Für Herrschaften, welche sich neue Gespanne anschaffen wollen, bieten sie nach jeder Richtung hin mustergiltige Vorlagen.



Tandem-Gespann auf dem Berliner Concours hippique.



Jucker-Viererzug des Herrn G. Buggenhagen.



Tandem-Gespann des Sultans von Yohore.

Schimmel-Zehnerzug des Generals von Tresckow
im Manöver-Gelände.



Coach des Kölner Renn-Vereins.



Fünferzug des Herrn Professor Lassar.



Victoria des Herrn Kommerzienrats Georg Caro.

Hindernisreiten.

Kein Land der Welt besitzt eine so große Anzahl tüchtiger Hindernisreiter wie Deutschland. Diese Tatsache weist uns den Weg, auf den sich die Ziele unseres Sports in erster Linie lenken sollen. „Der Mann mit dem Pferde“, sei unsere Devise, und nicht „das Pferd allein“. Anstatt in ohnmächtigem Kampfe mit überlegenen Siegern unsere Kräfte zu zersplittern, sollten wir lieber die Summen, welche wir als Kriegskosten an beutegierige Ausländer zu zahlen haben, im Lande behalten, um sie Hunderten zur Förderung ihrer Passion zuzuwenden.

Die Verehrer des sogenannten „legitimen Sports“ werden die Hände über dem Kopfe zusammenschlagen ob dieser Frivolität der Gesinnung.



Sprung über den Erlengraben in Karlshorst.

Nun, wir sehen ja, wie herrlich weit wir mit der Legitimität unseres Sports gekommen sind!

Eines schickt sich nicht für alle, und andere Länder, andere Sitten.

Auch über Legitimität kann man seine eigenen Ansichten haben, und ich behaupte keck und furchtlos, daß für uns der Sport zwischen den Flaggen der „legitime“ ist.

Da es nirgends so viele urteilslose Nachbeter gibt, wie im Sport, werden alle die guten Leutchen, welche ihre Gelehrsamkeit aus Fachzeitungen beziehen und sich mit dem Buchmachergesindel um Bruchteile eines Odds herumschlagen, überlegen auf diese Anschauungen herabblicken.



Sprung über das Koppelrick in Karlshorst.

ein Getreuer nach dem andern abbröckelt.

Im Hindernissport dagegen sehen wir von Jahr zu Jahr einen erfreulichen Zuwachs, und wenn mehr Gelegenheit geboten wäre, die Distanz von der Reitbahn zur Rennbahn durch ein ermunterndes Uebergangsstadium zu überbrücken, so würden wir hunderte von Herrenreitern mehr zählen. Heute stehen die Jünger des Sports trotz aller Passion

Mögen sie!

Die kühnen und wagemutigen Männer aber, die noch wissen, was „sportliche Ehre" ist, und die um dieser sportlichen Ehre willen in den Sattel steigen und ihre Gesundheit riskieren, sie werden mir aus vollem Herzen Recht geben.

Und das Volk gibt mir Recht, zehnmal Recht!

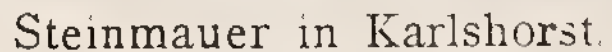
„Der Mann im Sattel" ist und bleibt auch für dieses die Hauptsache und nicht „das Pferd allein".

An anderer Stelle wurde bereits erwähnt, wie vom Flachrennsport



Sprung im Wörlitzer Hürden-Rennen zu Dessau.





Steinmauer in Karlshorst.



Ein unfreiwilliges Bad.

abseits vom Wege, weil ihnen einerseits die Kunst des Rennreitens zu schwer dünkt und sie andererseits ihr erstes Debut auf dem grünen Rasen nicht zu einer Blamage gestalten wollen.

Wären aber auch sie auf dem grünen Rasen tätig, dann hätten unsere Züchter Käufer für ihre Produkte und unser Rennsport würde blühen und gedeihen.

Ohne Großmannssucht, aber festgekittet in kleinen Grenzen!

Mit der Zahl unserer Herrenreiter und ihren Leistungen können wir aber auch jetzt bereits sehr zufrieden sein. Nur durch Vergleiche mit früheren Zeiten



Ritt durch den Sein Karlshorst.



Sprung über die Tribünenhürde in Karlshorst.



Hürdensprung.

nimmt und über den Sieg des Outsiders sich erbost, weil in das sorgsam kalkulierte Rechenexempel sich ein unliebsamer Faktor eingeschlichen hat.

Wehe den Besiegten!

Eine unvermutete Niederlage kostet sie die Hälfte ihres Ruhmes.

Es kann kein größeres Kompliment für unsere Reiter geben, als das, daß läßt sich der Wert ihrer Reitkunst abschätzen. Und da sei denn den meisten von Ihnen zu ihrem Trost gesagt, daß der Fluch der Spätgeborenen auf ihnen lastet. Hätten sie ein, zwei Jahrzehnte früher gelebt, wären sie Helden gewesen, deren Namen in aller Leute Munde waren. Heute urteilt über sie ein nüchternes, blasiertes, nur den Erfolg abwägendes Publikum, das temperamentlos den Sieg des Favoriten als selbstverständlich hin-



Sprung über den Wassergraben in Karlshorst.



heute mit den Hindernissen selbst auf unseren Hindernisbahnen nicht mehr gerechnet wird. Ob schwerer oder leichter Kurs, diese Vorbedingungen werden nur wenig berücksichtigt, und die Tatsachen beweisen, daß es auch nicht mehr nötig ist, diese Umstände zu respektieren.

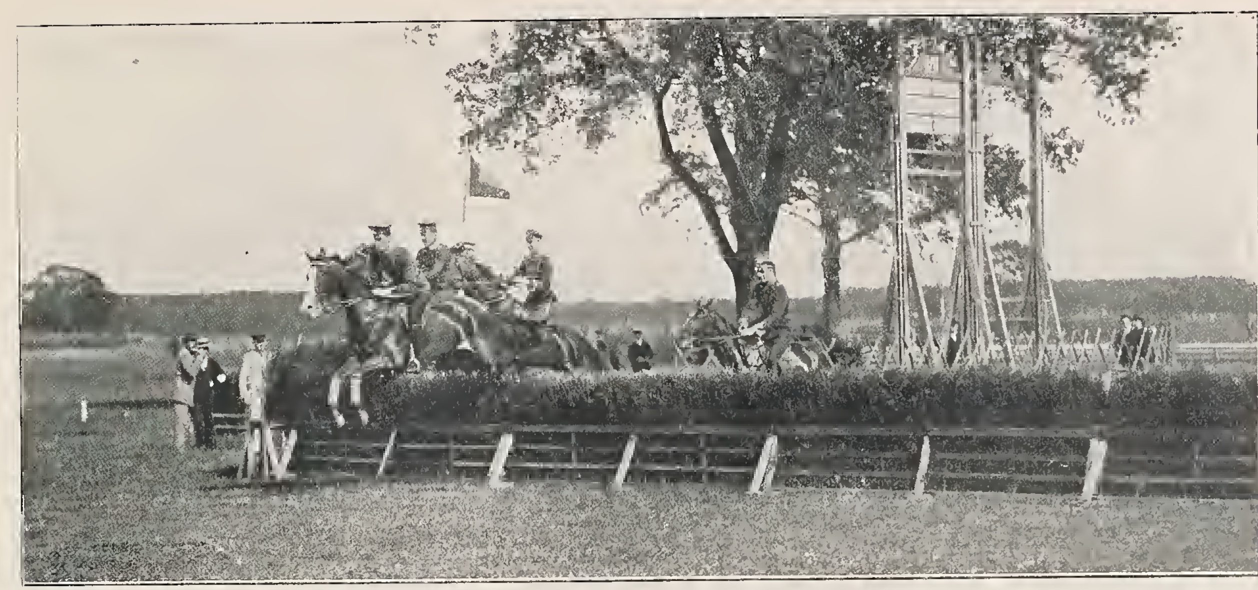
„Bar accident" ist zur selbstverständlichen Phrase geworden.

Die Schrecknisse des Karlshorster Sprunges, der breiten Wassergräben, des Rittes durch den See sind zur Mythe geworden, ein Ausbrechen der Pferde gehört zu den Seltenheiten.

Das zeugt von einer Höhe der Reitkunst, welche bewundernde Anerkennung verdient.

„Pro patria est, dum ludere videmur", hier findet dies Wort erst seine volle Berechtigung.

Denn die Männer, deren Mut, Kraft, Geistesgegenwart und Energie sich in den Kämpfen auf dem grünen Rasen stählt, auf sie


Sprung über die Tribünenhürde in Karlshorst.

Unterschätzt wird auch das verdienstvolle Wirken kleinerer Vereine, wie des Berlin-Potsdamer Reiter-Vereins und vieler sportlicher Klubs in der Provinz, in denen sich die zukünftigen Matadoren der Rennbahn die ersten Siegesehren holen.

Viel zu wenig auch wird noch das Jagen hinter den Hunden gepflegt, das als die beste Vorbereitung auf der Rennbahn gilt.

werden wir, wenn das Vaterland bedroht ist, bauen können.

Die Saat, die einst Rosenberg gesät, ist herrlich aufgegangen.

Aber, was dessen Schüler, Sydow, Heyden-Linden und vor allem Tepper-Laski geleistet, wird noch vielfach unterschätzt.

An den Kräften, welche diese Lehrmeister herangezogen haben, mußten unsere anderen Reiter sich messen, dadurch lernten sie, und so wurde auch ihnen etwas von dem Genius des Heros unserer Reiterei zuteil.


Der Karlshorster Sprung.

Damenfahren.

Welche Segnungen dem schönen Geschlecht durch die Verbreitung des Sports zuteil geworden sind, das läßt sich nur beurteilen, wenn man einige Jahre zurückblickt.

Wenn wir heute von „emanzipierten Frauen“ sprechen, denken wir an Anita Augspurg oder andere kurzhaarige, aber sonst tugendsame Jungfrauen, welche in Volksversammlungen Reden halten, das Doktor-Examen machen und arme Frösche und Karnickel sezieren.

Es gab aber eine Zeit, und sie ist noch gar nicht so lange her, in der man als „emanzipiert“ galt, wenn man im kurzen Rock und weißen Schuhen zum Tennisplatz wandelte oder wenn man gar sich auf ein Fahrrad setzte.



Tandem der Frau Gräfin Klara von Wartensleben.

Erinnern Sie sich noch, meine sehr verehrten Damen, als Sie der ersten Radlerin begegneten, der mutigen Vorkämpferin für eine menschenbeglückende Idee?

„Total verrückt“, flüsterten Ihre niedlichen Lippen und mit Abscheu blickten Sie, nachdem Sie sie recht genau angesehen hatten, zur Seite.

Erinnern Sie sich aber andererseits, gnädigste aller Frauen, daß Sie als junges Mädchen nie über die Straße gehen durften, ohne von einer Gouvernante, Anstandsdame oder sonstigen Beschützerin begleitet zu sein. Im großen und ganzen behandelte man Sie als ein Baby, dem man nicht die geringste Selb-



Viererzug der Frau von Keszycki, Rathenow.



Tilbury der Frau von Schauroth, Hamburg.

ständigkeit zutraute, bis plötzlich der Brautring auf Ihrem Finger steckte.

Da erst erblühte Ihnen die Freiheit!

Wenn eine allgemeine Emanzipation von diesen Zuständen eintrat, so haben Sie das den ersten „Emanzipierten“ zu verdanken, welche in sportlicher Beziehung bahnbrechend gewirkt haben.

Die Romanschreiber sind um die Schilderung aller heimlichen Rendez-vous betrogen, weil man so etwas heute gar nicht mehr nötig hat. Heute sehen und sprechen sich die jungen Leute auf dem Tennisplatz, auf der Eisbahn und im Tattersall, ohne daß eine männliche oder weibliche Schildwache dabei steht.

Heute bewachen Sie sich selbst, meine Damen!

Und diese Selbständigkeit hat Ihnen zum großen Teil der Sport, der außer der körperlichen Gewandtheit auch eine geistige, vor allem durch das Vertrauen auf die eigene Kraft bedingt, gegeben.

Darum sollten Sie auch den Sport stets achten und lieben und ihm treu bleiben für alle Zeiten.

Nur werden Sie keine Chauffeusen! Entsprechen Sie meiner pferdesportlichen Bitte! Die Lederjacke, die Kapuze und gar die Schutzbrille sei nur für mordgarstige Frauen



Dogcart der Frau Hofwagenfabrikant Trutz, Berlin.



Tilbury der Freifrau Anna von Schätzler.

bestimmt, die es nötig haben, ihr Gesicht zu verbergen.

Dagegen gestatte ich mir, Ihnen hier einige Bilder vorzuführen, die Ihnen zeigen sollen, in welchem Sport man Mut, Grazie und Chic wirkungsvoll vereinigen kann.

Ich zeige Ihnen einen Sport, dessen Ausübung nicht nur Ihnen Vergnügen bereiten wird, sondern durch den Sie tausende beglücken und entzücken werden, denen der schöne Anblick, den Sie gewähren, im Gedächtnis haften bleiben wird.



Parkphaeton des Herrn Th. Behrens, Hamburg.



Coach-Gespann der Frau Geheimrat Fritz Friedlaender, Berlin.

Alle die Damen, welche Sie auf diesen Bildern sehen, sind heute noch Vorkämpferinnen für den vornehmsten und herrlichsten Sport, den es wohl für eine Frau geben kann, für den Sport des edlen Pferdes.

Ehrfurchtsvoll senke ich meine Feder und erweise ihnen meine Reverenz. Und ich habe nur den einen Wunsch, daß diese Vorkämpferinnen möglichst bald recht viele Nachfolgerinnen haben mögen.



Gespann einer Haremsdame.

Breitsitz oder Seitsitz.

Ein Thema, über welches in der letzten Zeit viel Tinte verspritzt wurde! Ein Thema, welches vom medizinischen, historischen, ethnologischen und hippischen Standpunkte aus beleuchtet worden ist.

Auch die holde Anita hat, wie ich mich zu erinnern weiß, eine Lanze für den Breitsitz gebrochen.

Das sollte alle schönen Frauen von vornherein veranlassen, beim Seitsitz zu verbleiben.



Dame im Breitsitz.

Für mich ist die Aesthetik die Hauptsache.

Und da die Damen, um schön zu sein und schön zu wirken, ihrer Gesundheit ganz andere Opfer bringen als das bischen Seitsitz, plädiere



Morgenritt im Berliner Tiergarten.

ich für ihn, selbst wenn medizinische Autoritäten sich für den Breitsitz erklären. Da aber selbst unter diesen die Meinungen widerstreiten, sei der Seitsitz uns um so länger erhalten.

In den heftigen Fehden, welche in dieser Sache von dem beteiligten Geschlechte selbst ausgefochten wurden, schlug sich die kleinere Seite zum Seitsitz, die breitere Masse zum Breitsitz.

Soviel ich in objektiver Erwägung der ganzen Sachlage entdecken konnte, handelt es sich in der ganzen Angelegenheit weder um Seite und Breite, sondern einzig und allein um die Länge.

Nämlich um die Länge der, sagen wir mal, Pedale.

Alle die Damen, welche die Vorzüge des Breitsitzes an sich erprobt haben, bekannten offen und ehrlich, daß sie von der Natur mit Gehwerkzeugen ausgestattet sind, welche sich einer respektablen Länge erfreuen.

Nun ist aber anatomisch erwiesen und seit Evas Zeiten aus der Weltgeschichte bekannt, daß das schönere Geschlecht im allgemeinen in bezug auf die vorerwähnten Pedale ein wenig zu kurz geraten ist, ein Fehler, der übrigens durch andere Vorzüge tausendmal ausgeglichen ist.



Morgenritt im Berliner Tiergarten.



Dame im Seitsitz.

Wie man auch in jeder Zirkus- und Ballet-Vorstellung sehen kann, wirkt er gar nicht so störend.

Um nun durch ein endgiltiges, salomonisches Urteil beide streitenden Parteien zu befriedigen, kann ich nur anraten:

„Für lange Beine den Breitsitz, für kurze den Seitsitz“.

Ein kurzes Kapitel über Polo.

Ginge es in der Welt stets nach gerechtem Verdienst, und würden Ueberzeugung und Unternehmungslust immer entsprechend belohnt, so müßte das vom Hamburger Poloklub in Deutschland eingeführte Polospiel längst eine größere Verbreitung gefunden haben.

Kein Sport stellt so hohe Anforderungen an die Wendigkeit und Geschmeidigkeit von Roß und Reiter, wie Polo, kein Sport bedingt eine so bestimmte Abhängigkeit von gewissen Regeln und andererseits das Hervortreten der eigenen Initiative so sehr, wie dieses auch für den Zuschauer ungemein interessante Spiel. Welch herrliches Bild, wenn die Reiter auf den flinken Ponies in gestrecktem Galopp den Ball verfolgen und ein zielbewußter Schlag ihn weitertreibt! Ein Drängen und sich Lösen, ein Fliehen und Verfolgen, ein Kampf in tausend Abstufungen! Es scheint ein Spiel, das ewige Jugend verleiht. Selbst Greise liegen ihm ob, ihre Kraft und Gesundheit erneuend.

Wer über das schöne Spiel Genaueres erfahren will, erwerbe das Polobuch von H. Hasperg jr., dem Sekretär des Hamburger Poloklubs.



Kegelreiten auf Poloponies.



Polospieler beim Concours hippique in Hamburg.



Eine englisch-amerikanische Polomannschaft.
Der Herr mit dem weißen Barte ist Lord Harrington,
ein Polospieler, der über 60 Jahre alt ist.



Ungarisches Polo-Team.
Der Herr auf der rechten Seite ist Se. Exz. Graf Geza Andrássy,
trotz seiner 48 Jahre einer der geschicktesten Polospieler der Jetztzeit.



Schnelle Wendung auf einem Polopony.



Poloplatz in Hamburg-Bahrenfeld.

Die Rennbahnen des Reiches.

Wer den Rennsport zu seinem Beruf erkoren hat und dadurch Gelegenheit findet, sämtlichen Rennplätzen des Reiches seinen Besuch abzustatten, muß seinem Erstaunen Ausdruck geben, wie gering das Interesse für sportliche Ereignisse in der Reichshauptstadt ist, und wie gewaltig es sich in der Provinz zeigt.

Worin die Ursachen dieser Erscheinung liegen, sei mit kurzen Worten ausgesprochen.

Die leitenden Kreise der sportlichen Verhältnisse der Reichshauptstadt und nicht minder die ausübenden Kräfte haben sich den Bedürfnissen einer fortschreitenden Zeit nicht angepaßt oder wollen es vielleicht nicht tun. Es wird nach althergebrachter Weise fortgewurstelt, und jede Neuerung ist verpönt.

Damit sei nicht etwa gesagt, daß im eigentlichen Rennbetriebe nicht hin und wieder sich ein anerkennenswertes Bemühen zeigt, eine Besserung der Verhältnisse herbeizuführen und für den Rennsport und die Zucht nutzbringend



Der Kaiserpavillon in Hoppegarten.



Tribünen in Hoppegarten.

zu wirken. O, darüber wird hin und wieder beraten, und zuweilen wird auch ein Beschluß zutage gefördert, der selbst vor einer mißgünstigen Kritik Stand zu halten vermag.

Nein, darum handelt es sich hier nicht!

Was Anlaß zum Tadel gibt, ist die geringe Einwirkungsfähigkeit auf das Publikum, das systematische Festhalten an vollständig abgebrauchten Mitteln, das mangelnde Verständnis, die Neugierde und das Interesse der einheimischen Bevölkerung und der zahlreichen Fremdenwelt für die hippischen Ereignisse zu erwecken.

Man hat den geringen Besuch der Rennbahnen auf das Verbot der Sonntags-Rennen zurückführen wollen. Nun, einige



Se. Kgl. Hoheit Prinz Friedrich Leopold von Preußen vor dem Fürstenpavillon in Karlshorst.

in diesem Jahre freigegebene Sonntage haben gezeigt, daß davon nicht allein unser Glück und unsere Seeligkeit abhängig ist.

Und wenn man wirklich soviel von dem gewährten Privilegium hält, warum

Rennbahntribünen in Karlshorst.

hat man es sich wieder nehmen lassen? Diese Frage wird mir ebensowenig beantwortet werden, wie gar viele, welche ich im Laufe der letzten Jahre gestellt habe. Sie wird verhallen und denselben Effekt hinterlassen, wie allerlei stolz



Ankunft auf der Rennbahn in Hamburg.



Der Sattelplatz auf der Hamburger Rennbahn.

verkündete Maßregeln gegen Buchmacher, Schieber und betrügerische Jockeys, welche später bedeutend eingeschränkt wurden und zum Schluß ganz im Sande verlaufen sind

Nur an einigen Tagen im Jahre hat Hoppegarten einen größeren Besuch aufzuweisen, so z. B., wenn das Große Hoppegartener Armee-Jagd-Rennen gelaufen wird, und der Kaiser, die Kaiserin und andere Mitglieder der Königlichen Familie dem Platze die Ehre ihrer Anwesenheit schenken. Oder am Tage der Union, des Großen Preises und anderer hervorragender sportlicher Ereignisse, die sogar noch hin und wieder einen Sportsman vom alten Schlage aus der Provinz anzuziehen vermögen.

Aber sonst sieht man dort nur Stammgäste anderer Art.

Man müßte doch eigentlich annehmen, daß zwischen den Besuchern von Hoppegarten und Karlshorst kein allzu großer Unterschied bestehen könnte, weil Rennsport eben Rennsport sei. Aber dem aufmerksamen Beobachter wird die gänzlich verschiedene Zusammensetzung des Publikums auf diesen beiden Plätzen kaum entgehen. In Karlshorst ist wenigstens dann und wann ein gesellschaftliches Milieu vorhanden, welches einer Großstadt wie Berlin sich würdig zeigt. Wie selten aber sehen wir ein solches Bild! Und doch ist diese herrliche, großangelegte Staffage, deren gärtnerischer und architektonischer Schmuck wohl nur in wenigen Plätzen der Welt ihresgleichen findet, es wert, alles einzurahmen, was eine Großstadt wie Berlin an



Ansicht der großen Tribüne beim Derby.

Ansicht der Totalisator-Tribüne beim Derby.

Schönheit, Geschmack der Toiletten, Luxus und Eleganz aufzubieten vermag. Karlshorst ist für eine Reunion dieser Art wie geschaffen, und die Schöpfer dieser Rennbahn haben wohl auch ähnliches erträumt. Die Tatsachen haben jedoch diese Träume nicht erfüllt. Auch hier fehlt leider das richtige Management, eine wahrhaft großstädtische Anlage so zur Geltung zu bringen, wie sie es verdient.

Wie wohltuend berührten gegenüber dem



Die Tribüne der Rennbahn Hannover.



Das Publikum auf dem Dritten Platz in Hamburg.

eingefleischten bureaukratischen Schematismus, mit welchem in Berlin die Geschicke der Rennbahnen geleitet werden, der kundige Blick und die geschäftige Rührigkeit, mit denen man sich in den anderen Großstädten des Reiches den modernen Verhältnissen anpaßt.

Man blicke auf Hamburg.

Welch' unvergeßliche Eindrücke nimmt jeder Besucher der Alsterstadt von den dortigen sportlichen Ereignissen mit nach Hause! Wie weiß man dort auf die breiten Massen des Volkes ein-

zuwirken, damit sie Interesse für die bevorstehenden Meetings gewinnen und dieses Interesse durch den Besuch betätigen. Dort versteht man es, die weitesten Kreise durch die so billigen Mittel zu fesseln, welche heute zu Tage nun einmal zur Erzielung großer Erfolge erforderlich sind. Dort spürt man etwas von einem Geist, der in großen Ideen sich bewegt, und nicht in kleinen Subalterngedanken sich verzettelt. Für ein Polospiel wird in Hamburg mehr Rührigkeit und Reklame aufgewendet als in Berlin für klassische Ereignisse im Style des Henckel-Rennens und der Union.



Gesellschaftsbild während der Rennen des Berlin-Potsdamer Reiter-Vereins.



Der Klub-Pavillon auf der Kölner Rennbahn.

Unsere Bilder zeigen uns, wie der Sport in den großen Städten des Reiches blüht. Sie führen uns von Hamburg nach Hannover und Köln, und überall sehen wir dichtgedrängte Massen den hippischen Vorgängen folgen. Ueberall sehen wir festliche Gewänder und eine gewisse Festtagsstimmung, wie man sie für eine bevorstehende Augenweide gern mitbringt, überall finden wir auch, wenn wir an Ort und Stelle sind, daß ein Gefühl der sportlichen Begeisterung in den Herzen der Zuschauer

vibriert, welches dem Stammpublikum der Berliner Rennbahnen durch den kritischen Gewohnheitsblick total verloren gegangen ist.

Auch nach Baden-Baden führe ich meine Leser und zeige ihnen die Perle des Schwarzwaldes. Ich führe sie auf den Rasen, welcher der Internationalität gewidmet ist, und fürwahr, kein Ort wie dieser ist seiner Tradition nach mehr geeignet als Tummelplatz für die internationalen Entscheidungen des Sports zu dienen. Auch gegen die Berechtigung internationaler Entscheidungen und ihre Notwendigkeit läßt sich absolut nichts einwenden. Nur müßte im System der Sache eine Aenderung eintreten, damit die Kosten für die internationalen Sportamusements auch internationale sind, und hier nicht uns Deutschen zum übergroßen Teile zur Last fallen, während die Franzosen gewöhnlich den klingenden Erfolg einzuheimsen pflegen.



Vor der Klubtribüne in Baden-Baden.



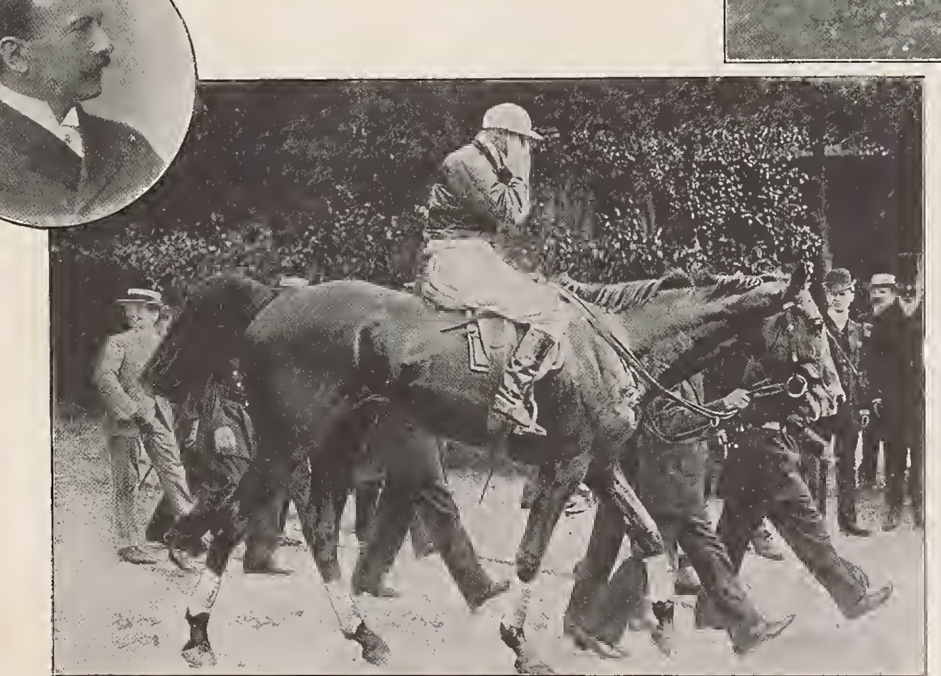
Luncheon auf der Rennbahn in Baden-Baden.



Französische Stammgäste in Baden-Baden:
Mons. Fischoff und seine Familie.



Die Tribünen auf der Rennbahn in Baden-Baden.



Mons. Fischoff und sein berühmtes Rennpferd Dandolo.

Mit dem sportlichen Katzenjammer, der uns nach den Begebnissen von Baden-Baden befallen hat, versöhnen uns Grazie, Charme und Chik, welche sich während der berühmten Sportwoche in dem Weltbade ein Rendez-vous gaben. Die steife Vornehmheit, welche der ganze Ort ausatmet, wird angenehm gemildert durch die temperamentvolle Anmut, welche namentlich die französischen Gäste, von denen wir den auch in deutschen Sportkreisen wohlbekannten Mons. Fischoff mit Familie im Bilde zeigen, in das Schwarzwaldjuwel hineinbringen.

Gala-Gespanne.

Bei der demnächst bevorstehenden Vermählung unseres Kronprinzen wird sich wieder eine der seltenen offiziellen Gelegenheiten bieten, bei denen die reichen Schätze des Königlichen Marstalls von ihrer sorgfältigen Umhüllung befreit werden,



Hauptportal des Marstalls in Weimar.



Isabellen-Gespann des Großherzoglichen Marstalls in Weimar.

um nicht als einzelne Stücke an sich, wie wir sie bei einem Besuche des Marstalls zu sehen bekommen, sondern in der Wirkung des belebenden Ensembles, die bewundernden Blicke der schaulustigen Menge auf sich zu ziehen. Welche Vorbereitungen für eine derartige festliche Gelegenheit erforderlich sind und welch große Arbeitslast den beteiligten Beamten daraus erwächst, davon kann sich der Fernerstehende kaum eine Vorstellung machen.

Betrachtet man jedoch den nebenstehenden Einholungszug des Großherzoglich Sächsischen Paares, der in seiner ganzen Gestaltung bedeutend einfacher ist, wie derjenige, mit welchem die Kronprinzessin-Braut in Berlin eingeführt wird, und studiert ihn auf alle Einzelheiten hin, wie Zusammenstellung des Pferdematerials, Reichtum der Geschirre und Kostbarkeit der Livréen, so wird



Der Einholungswagen beim Einzuge des Großherzoglich Sächsischen Paares in Weimar.

man bald einen Begriff erhalten, daß ein erhöhter Prachtaufwand noch mit weit größeren Schwierigkeiten verknüpft ist. Und dann ist ferner zu bedenken, daß sich um den eigentlichen Einholungswagen eine Menge von Gespannen gruppieren, welche ebenfalls dem sonst toten Bestande des Marstalls entnommen werden müssen, um für diesen einen Tag höfischer Pracht in vollstem Glanze zu erstrahlen.

Welche reichen Schätze für derartige Zwecke vorhanden sind und trotzdem zuweilen Jahrzehnte lang ein ganz verborgenes Dasein führen, das beweist der Bestand der kaiserlichen Marställe in Wien. Dort sind, wenn man den historischen und künstlerischen Wert der Bestände in Betracht zieht, Millionen und



Halbgalawagen mit großen Kladruber Karossiers aus dem kaiserlichen Marstall in Wien.



Jagdwagen des Kaisers von Oesterreich bespannt mit Lippizaner Schimmeln.

Abermillionen aufgehäuft. Drei große Säle dienen allein dazu, um die Galageschirre und diejenigen Geschirre aufzubewahren, an welche sich ein historisches Interesse einzelner Mitglieder der kaiserlichen Familie knüpft.

Von dem Gesamtbestande von 380 Pferden, welchen die Kaiserlichen Marställe in Wien umfassen, sind etwa 40 Pferde aus dem Gestüte Kladrub, zur Hälfte Schimmel, zur Hälfte Rappen, ausschließlich für die Bespannung von Gala-Equipagen bestimmt. Diese Pferde, welche die Höhe von 1,70 bis 1,78 m haben, tun beinahe gar keinen Dienst, da ja offizielle Festlichkeiten bei dem hohen Alter und zurückhaltenden Wesen des österreichischen Monarchen

jetzt nur selten vorkommen. Sie werden täglich ein bis zwei Stunden eingespannt, um in die frische Luft zu kommen. Pietätvoll werden ferner in einem Abteil des Marstalls der Kladruber acht große, ebenholzschwarze Pferde mit sehr langen Mähnen und Schweifen behandelt, welche keine andere Verwendung finden, als beim Tode eines



Sechsspänniger Postzug aus dem kaiserlichen Marstall in Wien.



Sechsspänniger Halbgala-Wagen aus dem kaiserlichen Marstall in Wien.

Kaisers oder einer Kaiserin den Leichenwagen zu ziehen.

Die Geschirre, welche bei der Krönung des Herrschers und bei besonderen Ereignissen benutzt werden, sind aus rotem Sammet mit vergoldeten Borten und Beschlägen. Mähne und Schweif der Pferde sind mit rot und goldenen Bändern, die in Eicheln von denselben Farben enden, durchflochten. Die Mitte des Kammdeckels ziert ein österreichischer Adler von verhältnismäßig großen Dimensionen, seine Flügel ausbreitend. Die Kopfzeuge sind mit einem mächtigen Busch aus weißen Federn geschmückt und ebenso wie Kammdeckel und Stränge mit vergoldeten Platten bedeckt, deren Ziselierung sehr fein und sorgfältig ist.



Ungarische Halbgala-Equipage des Kaisers mit Kladruber Karossiers.

weniger als 3500 Kilo. — Einzelne Halbgala-Gespanne und einen schönen sechsspännigen Postzug finden die Leser in unseren Illustrationen.

Die Gespanne, welche der österreichische Kaiser für seinen täglichen Gebrauch benutzt, zeichnen sich durch dieselbe Einfachheit wie diejenigen unseres Kaisers aus. Für dieselben werden nur Schimmel, und zwar nur Lippizaner, welche Ausdauer mit Schnelligkeit vereinigen, verwendet.

Die Bereiter tragen eine Livree aus schwarzem Sammet, die auf der Brust und an den Aermelnähten mit breiten Goldtressen besetzt ist, sowie hohe Stiefeln, die Stallbediensteten zu Fuß kurze schwarze Sammethosen, weißseidene Strümpfe und Schuhe und Strumpfbänder mit goldenen ziselierten Schnallen.

Die überaus prächtige Karosse ist im reinsten Rokokostyl gehalten und im Innern mit Sammet und seidenen Borten ausgeschlagen. Sie stammt aus der Zeit der Kaiserin Maria Theresia und wiegt nicht



Achtspännige Galakutsche aus dem kaiserlichen Marstall in Wien.



Sechsspänniger Galawagen des königlichen Marstalls in München.



Achtspänniger Galawagen des königlichen Marstalls in München.

Die Kunst des Finish-Reitens.

„Mancher lernt s nie und auch dann noch unvollkommen, und diese Leute pflegt man zu den Minderbegabten zu rechnen!“

Auf wenige Begebnisse der Welt paßt dieses so schöne Wort besser als auf das Finishreiten.

Die meisten Individuen mit zwei Beinen, einem Oberkörper, zwei Armen und einem Kopf werden, wenn sie müh-



Finish im Großen Preis von Berlin 1904.



Finish im Herzog von Ratibor-Rennen 1904.

selig im Sattel die Balance halten, voller Stolz erklären, daß sie „reiten“ können. In der großen Zahl dieser Reiter giebt es eine Reihe von Bevorzugten, welche durch Mut, Geschicklichkeit und ein günstiges Körpergewicht unterstützt, in der angenehmen Lage sind, über den grünen Rasen zu galoppieren und über Hürden, Koppelricks, Steinmauern und Wassergräben zu springen, ohne daß ihr Herz und ihre Nerven darob in Aufruhr geraten.



Finish im Großen Preis von Baden 1904.



Finish im Derby. Nach Kampf gewonnen.



Finish im Derby. Ueberlegen gewonnen.

Unter den Hunderten von Berufenen, und manchmal auch Unberufenen, welche sich der Kunst im Sattel widmen, gibt es aber nur ganz wenige, welche ein Finish reiten können. Denn das ist die hohe, wahre Kunst. Eine Kunst, welche kurz vor dem Ende eines Rennens das kühle Urteil des Reiters erfordert, ob noch etwas in seinem Pferde steckt, und wieviel von Kraft in ihm ist, um den überlegenen Gegner zu Fall zu bringen. Im Bruchteil einer Sekunde ist zu berechnen, wann der Angriff beginnen soll. Dem Kampfe mit den Gegnern gesellt sich ein Kampf mit dem eigenen Pferde hinzu. Und in diesen Sekunden werden wir den wahren Meister erkennen.



Der Sieg ist nicht mehr zu nehmen.



Wer wird gewinnen?



Ein aufregender Endkampf.

Ein Finish Kopf an Kopf.



Breit- und Hochsprünge.

Die verschiedenartige Verwendbarkeit des Luxuspferdes, wie sie aus diesen reichgeschmückten Blättern entnommen werden kann, hat seit einigen Jahren auch bei uns in Deutschland eine besondere Spezialität gezeitigt, und zwar besteht diese in der Vervollkommnung im Weit- und Hochspringen. Die Veranstaltungen des Deutschen Sport-Vereins, des Hamburger Poloklubs, des Berlin-Potsdamer Reiter-Vereins und verschiedener großer Vereine in der Provinz haben auch der Springfähigkeit der Pferde eine entsprechende Berücksichtigung zu teil werden lassen, und zwar um so mehr



Hochsprung auf dem Concours hippique in Berlin.

als gerade die Springkonkurrenzen das Interesse der Zuschauer besonders zu erregen und wach zu halten pflegen.

Werden nun auch bei uns in Deutschland ganz achtbare Leistungen auf diesem Gebiete produziert, und läßt sich vor Allem eine verständige Einwirkung des Reiters auf das Pferd und ein eleganter Sitz beim Springen im Allgemeinen konstatieren, so können wir uns doch noch lange nicht mit den ganz außergewöhnlichen Leistungen messen, welche in Paris, Brüssel, Spaa, Rom, Turin, Malmö und anderen Orten bei öffentlichen Wettbewerbern gezeigt werden.



Leutnant v. Plessen auf Rittmstr. v. Holzings Schimmel-Wallach beim Preisreiten des Berlin-Potsdamer Reiter-Vereins.

Der Sprung über 2,30 Meter, welcher bei dem letzten Concours hippique in Spaa tatsächlich ausgeführt wurde, ist ein Sensationssprung, wie er wohl selten gelingt. Allerdings wurde er von einem Pferde gewonnen, welches eigens und allein für diesen Zweck geübt und ausgenützt ward. Und wenn wir auf anderen Gebieten sehen, was Spezialitäten zu leisten vermögen, so wird uns auch diese an's Wunderbare grenzende Leistung begreiflich erscheinen. Die Stute, welche den Sprung vollführt hat, ist unzählige Male in den bedeutendsten Sprungkonkurrenzen der Welt prämiiert

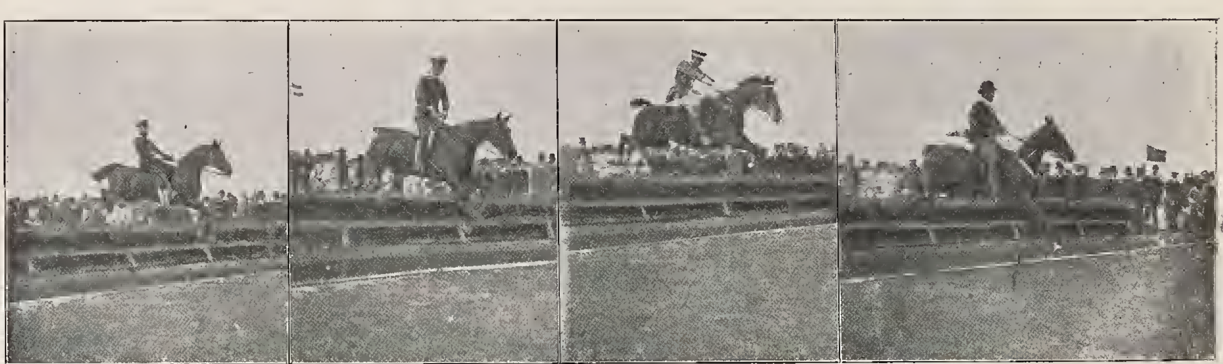


Wallsprung mit davorliegendem Wassergraben.



Sprung über drei Hürden auf dem Concours hippique in Malmö.

worden. Sie stammt aus Hannover, wurde nach Italien exportiert und ging dort jahrelang als Wagenpferd im königlichen Postzuge. Nachdem sie ausrangiert war, kaufte sie ein Offizier an, der ihr hohes Springtalent entdeckte und es auf öffentlichen Wettbewerben mit Erfolg verwertete.



Bilder von der Sprung-Konkurrenz vom Concours hippique in Westend.



Concours hippique in Spaa. Mißglückter Sprung über 2,30 Meter.


Graf Fritz Königsmarck.

Champions und Matadore des Sports.

Im Sport ist es nicht anders wie auf allen übrigen Gebieten des Daseins. Man macht da dieselben Beobachtungen wie in den trivialsten Fällen des Lebens.

Und so zeigt es sich, daß aus der Menge von Reitern und Pferden, welche auf diesem Gebiete tätig sind, einzelne in Folge ihrer Leistungen als außergewöhnlich tüchtige und besonders begabte Existenzen hervorragen, während andere hinwiederum von großem Glück und wieder andere von ewigem Mißgeschick begleitet sind.


Herr Martin Lücke.

Die Launen Fortunas können wir sowohl an Reitern wie an Pferden beobachten. Den elastischen Boden des grünen Rasens benutzt die Vielgeliebte und Vielgehaßte mit Vorliebe, um darauf den Ball des Schicksals in den tollsten Sprüngen schnellen zu lassen. Trotzdem gelingt es ihr nicht eine Unordnung zu stiften, welche so ganz nach ihrem Sinne wäre. Denn auf der anderen Seite beherrscht Mercur die Rennbahn, und da bei diesem lieben Gesellen in Geldsachen bekanntlich die Gemütlichkeit aufhört, wird die Ziffer und Zahl auch hier hochgehalten und bedeutet alles.

Die Ziffer und Zahl züchtet die Champions, die geniale Leistung die Matadore.

Zwischen beiden liegt ein großer Unterschied!

Man kann z. B. unter den siegreichen Herrenreitern sehr weit obenan stehen und ist noch lange kein Matador. Und ein Pferd kann die größte Gewinnsumme aufzuweisen haben, und braucht trotzdem nicht das beste des Jahres zu sein.



Herr von Heyden-Linden
wird nach seinem Siege in der Hoppegartener Armee von Major a. D. von Goßler beglückwünscht.



Oberst von Heyden-Linden, Major von Sydow,
zwei Herrenreiter der älteren Schule.
Herr von Sydow, bekannt als Reiter und Besitzer von Wellgunde, dem berühmtesten Hindernispferde Deutschlands.

Ein Champion kann man durch Fleiß und Glück werden, ein Matador wird man durch Genie und Talent.

Matadore sind Herr von Heyden-Linden und Graf Fritz Königsmarck, die beiden Auserwählten, welche die Kunst des Finish-Reitens so meisterhaft verstehen, ein Matador ist bei uns der Jockey Warne und in noch viel höherem Maße in Frankreich der Wunderjockey G. Stern, Matadore sind unter den Pferden dieses Jahres bei uns Real Scotch und in



Pretty Polly.



Real Scotch.

England Pretty Polly, obgleich bei ihnen beiden eine ununterbrochene Reihe von Siegen später durch Niederlagen getrübt wurde. Aber nicht die Zahl der Siege und die Höhe der gewonnenen Summen verleiht ihnen den stolzen Namen, sondern der Styl, in dem sie einzelne Rennen gewonnen haben.





Lt. Graf W. Königsmarck auf Wohlfahrts, dem Sieger im Grossen Preis von 1903 und 1904.



Jockey G. Stern,
Sieger im französischen, österreichischen und deutschen Derby im Jahre 1904.



Ard Patrick, der für 400 000 Mark angekaufte Deckhengst.
Nach einer Zeichnung von Professor H. Sperling.

Kunstreiten in der Armee.

Als die Hochschule der deutschen Soldatenreiterei gilt das Königliche Militär-Reitinstitut in Hannover. Weit über die Grenzen des Vaterlandes hinaus ist dieses Institut bekannt als die vollkommenste Bildungsstätte der



Mach' dein Kompliment!



Ein Blick durch das Fenster der ersten Etage.

Reiterei, wie sie die Ansprüche der heutigen Zeit erfordert. Was dort einzelnen Auserwählten in der Bahn- und Terrain-Reiterei gelehrt wird, tragen sie weiter in die Regimenter der Armee, und so verpflanzt sich über das ganze



Graf Lujo Westphalen vom Regiment Gardes du Corps.

Reich der frische nnd fröhliche Reitergeist, der ihnen in der Stadt eingeimpft wird, die das Pferd in ihrem Wappen trägt. In den berühmten Parforcejagden von Hannover werden die Reiter für unsere Hindernisbahnen herangebildet, und hier wird die wahre Passion für das Reiten im Gelände geweckt. Den Reitern aber, welche bereits im Sattel erprobt sind, wird durch das Kommando zum Reitinstitut Gelegenheit zur weiteren Ausbildung und zur Bereicherung ihrer Kenntnisse geboten.



Oberreiter Meixner im spanischen Schritt.

Auch in den größeren Städten des Reiches ist man heute bemüht, den Offizieren, welche mit Fleiß und Verständnis für die Sache ihre Pferde durcharbeiten, die Möglichkeit zu geben, eine öffentliche Anerkennung für ihre Bemühungen zu erringen. Der Deutsche Sport-Verein und der Hamburger Polo-Klub haben in den Programmen der von ihnen veranstalteten Concours hippiques einzelne Nummern, welche nur für Offiziere reserviert sind, und der Berlin-Potsdamer Reiter-Verein bietet in seinen Preisreiten, welche stets durch den Besuch der Majestäten ausgezeichnet werden, seinen Mitgliedern sogar die Chance ihre Fähigkeiten vor den Augen des obersten Kriegsherrn zu entfalten. Auch seien ähnliche Veranstaltungen in Frankfurt a. M. und Dresden lobend erwähnt.



Oberleutnant Freiherr von Dittfurth in der Levade.

Daß sich unsere Offiziere auch mit der Dressur von Pferden gern beschäftigen, zeigen einzelne der hier aufgeführten Bilder.

Die hohe Schule der Reiterei, wie sie in früheren Jahrhunderten mit Vorliebe geflegt wurde, besitzt gegenwärtig als einzige Bildungsstätte die spanische Reitschule in Wien, welche unter der Leitung eines erstklassigen Fachmannes, des Oberreiters Meixner steht.

An unsere Kleinen.

Meine vielgeliebten Kleinen,
Ach herrjeh, man möchte weinen,
Daß die Menschen gar so viel
Fahren jetzt Automobil.
Dieses Ding tut zwar schnell kriechen,
Aber auch entsetzlich riechen;
Manchmal bleibt es plötzlich stehn,
Kann nicht von der Stelle gehn,
Und zum Schluß bricht eins, zwei, drei,
Man sich das Genick dabei.
Seht dagegen, ach, wie niedlich,
Diese Ponies, nett und friedlich!
Schreibt dem lieben Weihnachtsmann,
Und vielleicht bringt er eins an.

Kleine Jungens, kleine Pferde,
So gehört's sich's auf der Erde!
Und ein kluger Junge drängt,
Daß Papa ihm schnell eins schenkt.
Ist das Pferd auch nicht lebendig,
Ist es um so mehr dann wendig,
Und auf einem Pferd von Holz
Schießt ihr sicher nicht Kobolz.
Aber Pferde müßt ihr kriegen,
Wollt ihr immer euch vergnügen.
Pferde, lebend oder tot,
Pferde, weiß, schwarz, braun und rot,
Denn das Schönste auf der Erde
Sind und bleiben mal die Pferde!



Knabe auf dem Pony.



Die kleinen Prinzen Wied in ihrem Ponywagen.



Der König von Italien als Kind.



Reitunterricht eines kleinen Siamesen
in einer Berliner Reitbahn.



Die kleinsten Besucher von Hoppegarten.



Zukünftige Jockeys.



Sprung eines zukünftigen Jockeys über eine Hürde.



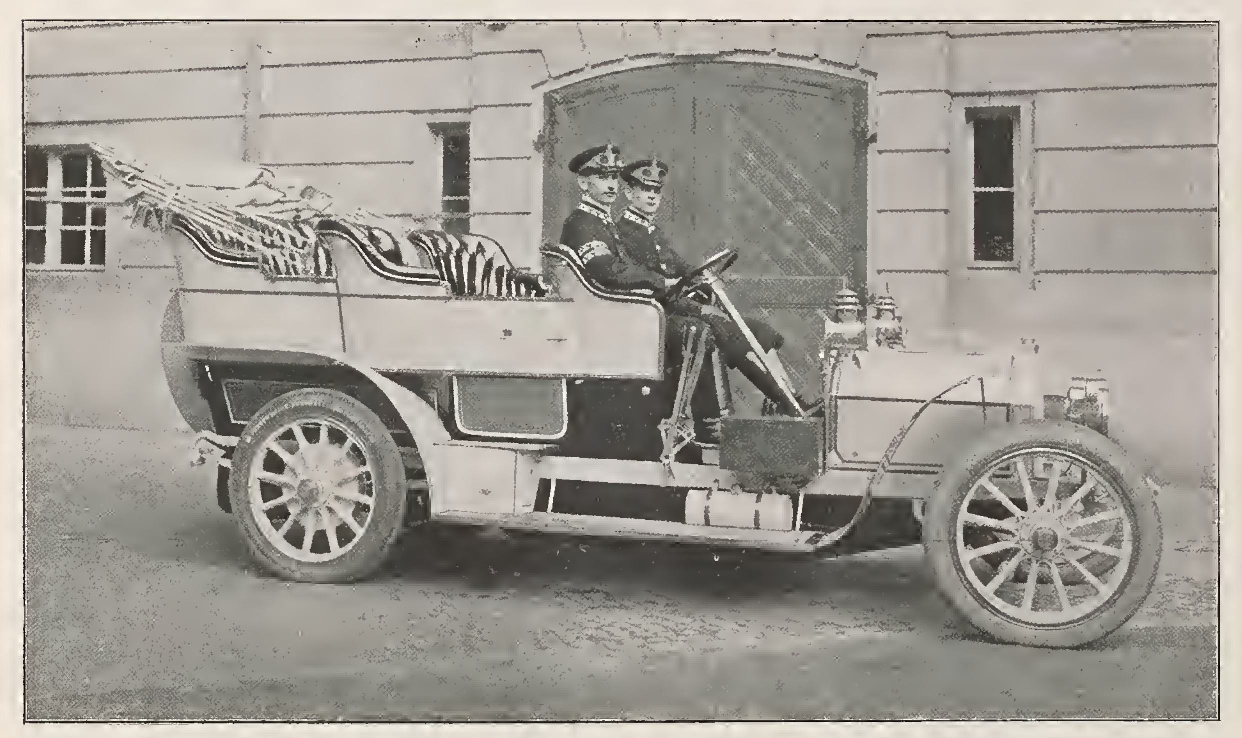
Reitbahn-Idyll.



Weihnachten im Stall.

Moderne Gespanne.

Unter den Gespannen, welche auf den Concours hippiques in Berlin und Hamburg in den letzten Jahren nicht nur vom Publikum allgemein bewundert wurden, sondern auch den vollen Beifall der kritischer veranlagten Richter gefunden haben, befanden sich eine große Anzahl von solchen, welche mit Wagen der Firma L. Rühe, Inhaber Hoflieferant Max Leuschner, ausgestattet waren. So gelang es dieser Firma, bezw. ihrer Kundschaft, folgende Prämiierungen zu erhalten: Auf dem Concours hippique in Berlin 1903 fünf erste Preise, auf dem Concours hippique in Hamburg drei erste Preise, auf dem Concours hippique in Berlin 1904 vier erste Preise und auf dem Concours hippique in Hamburg zwei Preise. Was aber noch mehr besagen will, ist die Tatsache, daß sämtliche Wagen, welche von der Firma L. Rühe für die Concours hippiques geliefert wurden, auch prämiiert worden sind. Vom Deutschen Sport-Verein sind die Bestrebungen dieser Firma dadurch anerkannt worden, daß ihr die Goldene Medaille für hervorragende Leistungen zuerteilt wurde, eine Auszeichnung, welche nur noch wenige Firmen auzuweisen haben.



Automobile Sr. Majestät des Kaisers, geliefert von der Firma L. Rühe, Inhaber Hoflieferant Max Leuschner.

Es bedarf wohl nur der Erwähnung dieser Tatsachen, um darzulegen, daß alle Anforderungen, welche sich auf modernsten Chic, Sauberkeit und Akuratesse der Ausführung und alle Fragen des vollendeten Geschmacks im Wagenbau beziehen, von der Firma L. Rühe in der vollkommensten Weise erfüllt werden.

Wer über die Firma und ihre Leistungen genauer orientiert sein will, lasse sich von ihr die Festschrift zum 25 jährigen Bestehen der Wagenfabrik L. Rühe kommen. Aus dieser Festschrift, welche für jeden Fahrsportinteressenten von einem gewissen Werte ist, weil sie u. a. auch eine kurzgefaßte Geschichte des Wagenbaus, allgemeine Betrachtungen



Victoria, gebaut von der Firma L. Rühe, Inhaber Hoflieferant Max Leuschner.

Enckeplatz 6 bezogen, welches mit allen Neuerungen moderner Technik und allen Vorzügen der heutigen Baukunst ausgestattet worden ist. Aber schon erweisen sich infolge des gesteigerten Umsatzes die vorhandenen Räumlichkeiten als zu klein, und Herr Hoflieferant Max Leuschner mußte ein Nachbargrundstück zur Ausdehnung seiner Fabrik hinzuerwerben. In den Parterre-Räumlichkeiten dieses neuen Grundstücks wird demnächst eine Ausstellung von Wagen, verbunden mit einem Verkaufslager eröffnet werden, welche in Deutschland ihresgleichen suchen dürfte und jedem Freunde des Fahrsports als Sehenswürdigkeit anempfohlen sei.

über den deutschen Fahrsport und ein Kapitel über moderne Wagentypen und ihre Anspannung enthält, geht auch hervor, daß die Firma L. Rühe für ihre Leistungen wiederholt die Anerkennung verschiedener Höfe gefunden hat Für das Königliche Obermarstallamt in Berlin ist die renommierte Wagenfabrik ständig mit Lieferungen beschäftigt, ebenso für den Großherzoglichen Hof in Schwerin u. a. m. Für die neueste Automobile Sr. Majestät des Kaisers hat sie die Karosserie angefertigt, welche den Allerhöchsten Beifall gefunden hat. Überhaupt ist das Renommée der Firma L. Rühe in der Herstellung von Automobil-Karosserien nach jeder Richtung hin gefestigt.

Im vorigen Jahre hat die Wagenfabrik L. Rühe ihr neues Fabrikgebäude Berlin SW.,




Gegründet 1761.
Hofjuweliere
Sr. Maj. d. Kaisers u. Königs.
J. Godet & Sohn
BERLIN W. 8. Friedrich-Str. 167.
Lieferanten der Pr. General-Ordens-Commission.
JUWELEN,
GOLD- UND SILBERWAREN.
Special-Fabrik
für ORDEN und ORDEN ARRANGEMENTS
des In- und Auslandes.
Nur eigene Fabrikate.

Stalleinrichtungen.

Mit der Entwicklung unserer sportlichen Verhältnisse vollzog sich auch eine Erhöhung der Ansprüche, welche man nach der hygienischen und praktischen Seite hin der Unterbringung der Pferde zu teil werden ließ. Je kostbarer das Material, um so mehr ist man um seine Gesundheit besorgt. Auf der anderen Seite hat auch der monumentale und architektonische Ausbau der Ställe mit dem Aufschwunge der gesamten Baukunst in erfreulicher Weise zugenommen, und nicht minder wird auf eine prächtige Ausführung der Innenräume ein großer Wert gelegt. Zu den Firmen, welche das Gebiet der Einrichtung von Ställen nach der künstlerischen und praktischen Seite hin mustergiltig beherrschen, zählt in erster Reihe die Firma A Benver in Berlin, Friedrichstraße 94a und Lehrterstraße 14/15, welcher unter anderen auch die Ausführung der Innenarbeiten im Königlichen Marstall zu Berlin anvertraut war.



Unteres Stockwerck des großen Stalles im Königlichen Marstall zu Berlin (Teilansicht).
Diese Einrichtung, wie die des oberen Stockwerks, wurden von der Firma A. Benver geliefert.

Die Innen-Ausstattung von Wagen.

Das Luxusbedürfnis der heutigen Zeit erfordert nicht nur eine vollendete Ausführung der Wagen in ihrer äußeren Gestalt, sondern auch eine gediegene Ausstattung und entsprechende Bequemlichkeit in ihrem Innern. Auf welcher Höhe die einschlägige Industrie in dieser Hinsicht steht, wollen wir dem Leser an zwei Beispielen vorführen, welche die Firma Jos. Neuß (Inhaber Königlicher Hofwagenfabrikant Karl Trutz) geliefert hat.

Der eine der Wagen ist ein Landaulet, für den persönlichen Gebrauch des Schah von Persien bestimmt. In seinem Exterieur weicht der Wagen in keiner Weise von den geschmackvollsten Erzeugnissen dieses Typs ab. Und doch kann man es ihm nicht ansehen, daß er als ein zwar etwas kleines, aber sonst sehr komfortables Eß- und Schreibzimmer gelten kann.



Das Landaulet des Schahs von Persien als Speisesalon.

Die Umwandlung wird durch zwei Schiebladen bewirkt, die äußerst kunstvoll und unauffällig in dem Verbindungsstück zwischen Bock und Wagenkasten angebracht sind. Die obere der Schiebladen enthält ein Schreibpult, in welchem sich alle für diese Arbeit erforderlichen Gegenstände, wie Schreibmappe, Briefpapier, Tintenfässer, Federhalter, Bleistifte, Löscher u. s. w. vorfinden. Ferner ist darin ein verschließbarer Kasten für die Aufbewahrung wichtiger Dokumente vorhanden.

Dient die obere Schieblade so der Arbeit, so ist die untere mehr dem Vergnügen gewidmet.

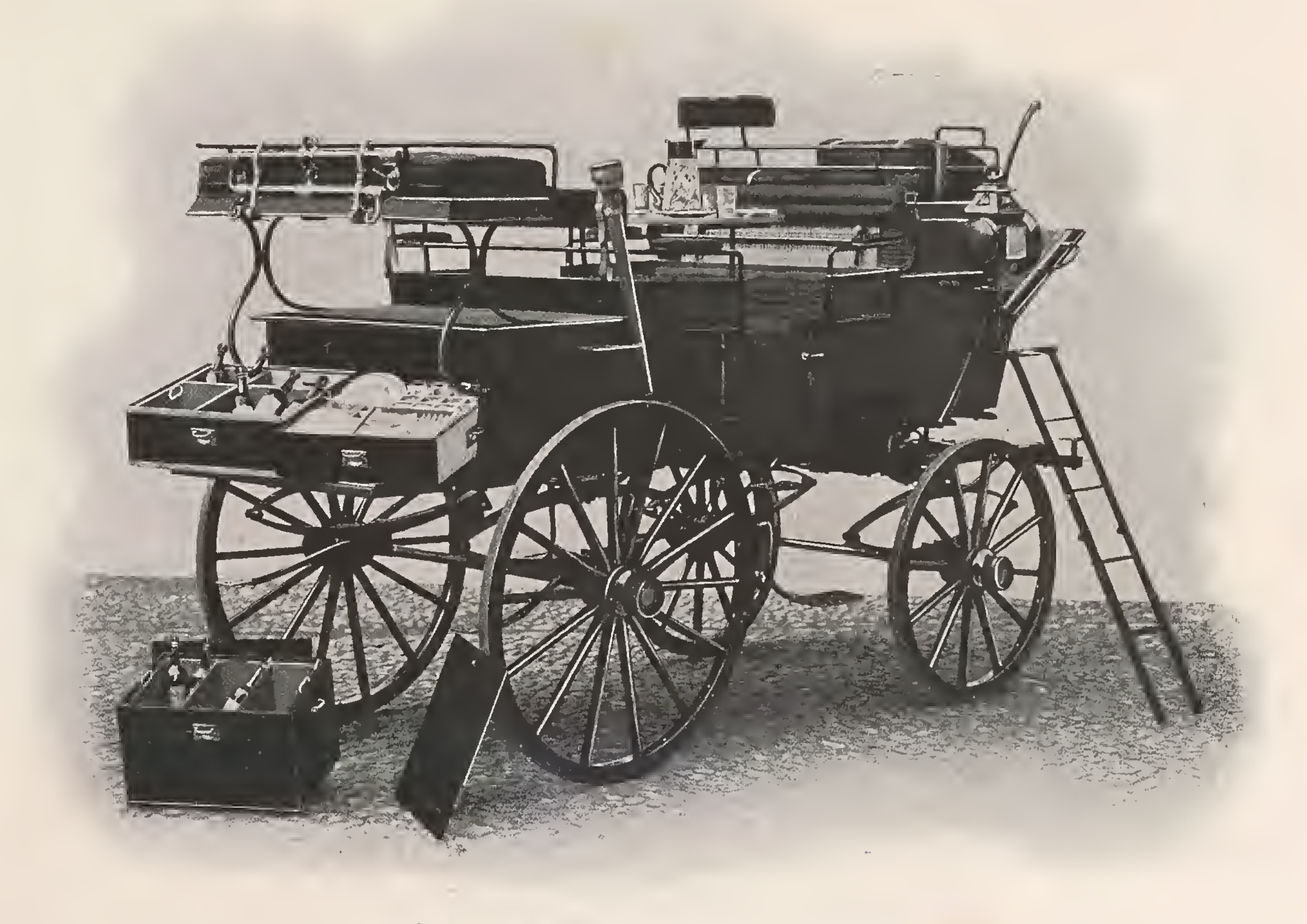
Im erforderlichen Moment entfaltet sich hier ein „Tischlein deck dich“, wie es uns früher märchenhaft dünkte, wie

es aber der Erfindungsgeist der heutigen Zeit mit allen seinen technischen Finessen eben möglich macht. Geschirr, sowie der Weinkeller und die Speisekammer für das Arrangement dieser Tafel befinden sich im Kasten des Fonds.

Ferner ist für eine äusserst bequeme Verständigung des Schahs mit dem Kutscher gesorgt. Im Innern des Wagens befinden sich zwei Tastbretter mit diversen Knöpfen, welche mit einem Tableau am Spritzleder des Bocks in Verbindung stehen. Auf dem Tableau sind in persischer Sprache die Namen der verschiedenen Ministerien und sonstiger Orte, welche der Schah oft zu besuchen pflegt, angegeben. Durch ein elektrisches Klingelzeichen wird der Kutscher darauf aufmerksam gemacht, wohin der Herrscher von Persien zu fahren geruhen möchte. Er blickt auf das Tableau, auf welchem die bezeichnete Stelle elektrisch beleuchtet wird und waltet seines Amtes.

Das zweite Kunstwerk dieser Art, welches von der Firma Jos. Neuß hergestellt wurde, ist eine Char-à-banc, die für den Grafen Tiele-Winkler auf Moschen geliefert wurde.





Char-à-banc des Grafen Tiele-Winkler auf Moschen.

Grand Hôtel de Russie

(Russischer Hof)

Besitzer: **Arthur Kähnert**

BERLIN, Georgenstr. 21-22 vis à vis des Hauptausganges Bahnhof Friedrichstrasse.



Zweihundert Schlafzimmer und Salons mit Aussicht teils auf den ca. 350 □ m großen Hôtelgarten, teils auf den weiten Platz am Bahnhof Friedrichstraße. Eine große Anzahl der Schlafzimmer sind mit Bad versehen und in allen Etagen befinden sich Posttelephone, teils in Zimmern, teils in Corridoren angebracht.

Drei elektrische Sicherheitsfahrstühle sind Tag und Nacht in Betrieb.

Trotz des vorzüglichen Comforts sind die Zimmerpreise mäßig und schon von 3.— Mk. an werden besteingerichtete Schlafzimmer mit Centralheizung, Service und elektrischem Licht vergeben.

Das Hôtel-Restaurant ist unstreitig das behaglichste der Residenz und die wundervollen Gartenterrassen sind mit der entzückenden „Fontaine lumineuse" eine Sehenswürdigkeit Berlins.

Die großartigen Festsäle des Grand Hôtel de Russie mit besonderer Einfahrt bieten Platz bis zu 250 Personen.

Abgeschlossene Conferenz-Zimmer in jeder Größe.

Ausführliche, elegant illustrierte Prospekte werden auf Wunsch portofrei versandt!



Julius Weigert

Blumen- und Federn-Fabrik

Berlin S.W.,

Leipziger - Strasse 66.

Tel. Amt I Nr. 2193. Tel. Amt I No. 2193.

Pariser Ballblumen und Federn.

Zimmer-Arrangements von einfachster bis elegantester Ausführung.



Blumen-Korso des Deutschen Sport-Vereins. II. Preis.

Wagen-Dekorationen für den Corso.

Beim diesjährigen Blumen-Corso des Deutschen Sport-Vereins wurden drei von der Firma **Julius Weigert** dekorierte Gespanne von der Jury ausgezeichnet mit

den drei ersten Preisen.

Ein Fürstenwagen.

Die Deutsche Wagenbau-Industrie steht schon seit Langem auf einer so stolzen Höhe, daß sie den Vergleich mit den besten Erzeugnissen des Auslandes nicht zu scheuen braucht. Daß auch von hochgestellten Persönlichkeiten diese Ueberlegenheit nach Gebühr anerkannt wird, zeigt der hier abgebildete Vis-à-vis-Wagen, welcher vom Hofwagenfabrikanten E. Zimmermann in Potsdam so oft an Fürstlichkeiten des In- und Auslandes geliefert worden ist, daß man ihn als einen „Fürstenwagen" bezeichnen kann. Der jetzige König von England war bei einem Besuche der Kaiserin Friedrich von einer Fahrt in einem derartigen Wagen so enthusiasmiert, daß er sofort ein Exemplar bestellte, welches er heute noch mit Vorliebe benutzt. Der König von Griechenland und der Kronprinz von Rumänien taten desgleichen. Für den Gebrauch der kaiserlichen Familie dienen zwei Wagen dieses Typs, und ebenso benutzen ihn der Großherzog von Hessen und viele andere Fürstlichkeiten.

Vis-à-vis-Wagen,
vom Hof-Wagenfabrikanten E. Zimmermann, Berlin-Potsdam, an allerhöchste und höchste Herrschaften geliefert.

Wie sehr gerade die Fabrikate der Firma E. Zimmermann an allerhöchsten und höchsten Stellen anerkannt werden, beweisen die zahlreichen Verleihungen von Hoflieferantentiteln, welche ihr zu teil wurden. Mit dem ehrenvollen Prädikat wurde sie versehen von Sr. Maj. dem Kaiser, weiland der Kaiserin Friedrich, dem König von Griechenland, dem Prinzen Friedrich Leopold, dem Großherzog von Oldenburg, dem Herzog Johann Albrecht zu Mecklenburg-Schwerin und dem Prinzen Chlodwig von Hessen-Philippsthal-Barchfeld. Auch die zahlreichen Fürstlichkeiten, welche ihre militärische Dienstzeit bei den Garde-Regimentern in Potsdam absolvierten, bewahrten der bekannten Firma auch in der Folgezeit stets ihre weitere Kundschaft.

Dies beweist also von neuem, daß wir auch hierzulande so vornehmes Wagenmaterial herstellen können, um das Straßenbild in dieser Beziehung vollständig auf der Höhe jeder andern Großstadt erhalten können.

Georg Kruck, Hofwagenbau,

Frankfurt a. M.

Daß der Fahrsport in Süd- und Westdeutschland bereits auf hoher Stufe stand, bevor man in Berlin den richtigen Begriff des vornehmen Stils kannte, ist in diesen Blättern mehrfach betont worden. Auch heute noch bietet Frankfurt einen täglichen Korso und namentlich eine Auffahrt zu den Rennen, wie sie, was Geschmack der Fuhrwerke anbetrifft, von keiner Stadt in Deutschland erreicht wird. Von den Frankfurter Gespannen, welche sich an den öffentlichen Wettbewerben in Berlin und Hamburg zu beteiligen pflegen, seien besonders diejenigen des bekannten Rennstallbesitzers, Herrn Carl Weinberg-Waldfried, und des Begründers des Frankfurter Polo-Klubs, Herrn G. Hermann Passavant, genannt. Stets gelang es den beiden Herren, mit Preisen reich beladen von den auswärtigen Concours hippiques in die Heimat zurückzukehren. Herrn Carl Weinberg erblüte sogar das Glück, mit seinem Jucker-Viererzuge im Jahre 1904 sowohl das Preisfahren für Viererzüge in Hamburg, als auch das in Berlin zu gewinnen. Ein Rekord, der um so höher wiegt, als der Sieg im ersten Falle gegen berühmte Gegner, im zweiten gegen eine erhebliche Anzahl von sehr achtbaren Konkurrenten gewonnen war.

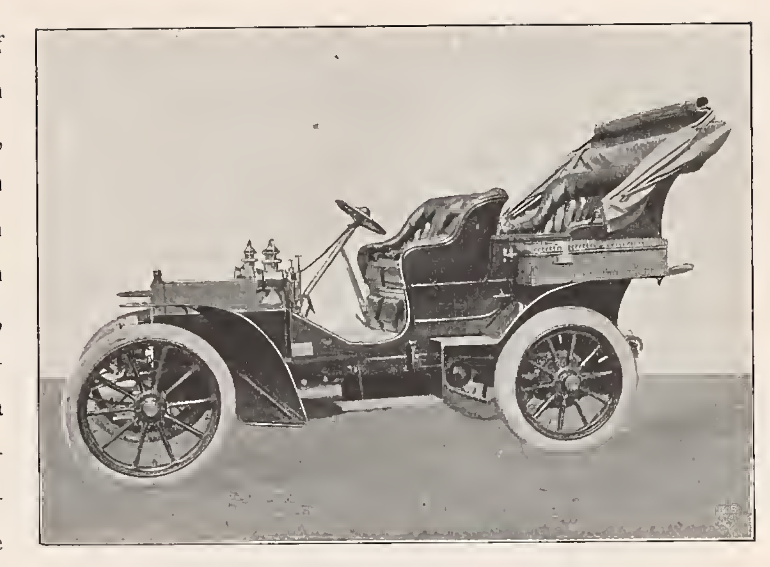


Viererzug des Herrn G. Hermann Passavant, Frankfurt a. M.



Herrn Leutnant von Fritzsche's Tilbury.

Wenn wir die Tatsache erwähnen, daß sämtliche Wagen der im Laufe der Jahre auf den Concours hippiques in Berlin und Hamburg prämiierten Gespanne der Frankfurter Sportsmen von der Firma Georg Kruck, Hofwagenbau in Frankfurt a. M.—Wiesbaden erbaut worden sind, so tritt bei dieser Gelegenheit wiederum eine Erscheinung zu Tage, die ebenfalls in diesem Werke bereits gestreift wurde. Es handelt sich um die stille Mitarbeiterschaft derjenigen Firmen der beteiligten Branchen, welche an dem Aufblühen und der Entwicklung des deutschen Fahrsports lebhaften Anteil nehmen, ihrer Kundschaft treue Berater sind und ihr dazu verhelfen, durch ein erstklassiges Fabrikat Siege zu erringen. Unter den Firmen mit dieser hervorstechenden Note steht Georg Kruck, Hofwagenbau, mit obenan. Die Fabrikate dieser Firma zeichnen sich, wie die beigefügten Bilder zeigen, durch höchsten Chick und edle Vollkommenheit im Stil aus. Ein von der Firma für Herrn Carl Weinberg-Waldfried gebautes Mail-Phaeton wurde auf den Concours hippiques in Berlin und Hamburg, wo doch sicher viele kritische Richter vorhanden waren, allgemein als Meisterwerk anerkannt.



Mercedeswagen des Herrn Robert Katzenstein, Paris.

In Folge der Ausdehnung ihrer Geschäftstätigkeit sah sich die Firma Georg Kruck, Hofwagenbau, genötigt, ein neues Fabriketablissement in der Mainzerlandstraße 259 zu Frankfurt zu erbauen. Dort pflegt sie auch den von ihr längst mit großem Erfolg aufgenommenen Bau von Luxus-Karosserien für Automobilen oder besser gesagt, gerade auf diesem Geschäftsgebiete hat sich in den letzten Jahren ein so großer Umsatz entwickelt, daß die Firma zu dem Neubau gedrängt wurde. Es braucht wohl nicht erst betont zu werden, daß das neue Fabrikgebäude von Georg Kruck, Hofwagenbau, mit allen Errungenschaften der modernen Technik ausgestattet ist und nunmehr den weitgehendsten Ansprüchen an den Betrieb genügt.



Jucker-Viererzug des Herrn Carl Weinberg-Waldfried.

Bibliothek für Sport und Spiel



Fig. 4. Der Reitsitz auf dem neuen engl Damensattel.

Aus **„Der Damenreitsport“** von Major a. D. R. Schoenbeck.
(Bibliothek für Sport und Spiel Bd 21.)



General v. Rosenberg, † 1900.
Aus „Der Rennsport“ von Hauptmann E. Bauer.
(Bibliothek für Sport und Spiel Bd. VIII.)

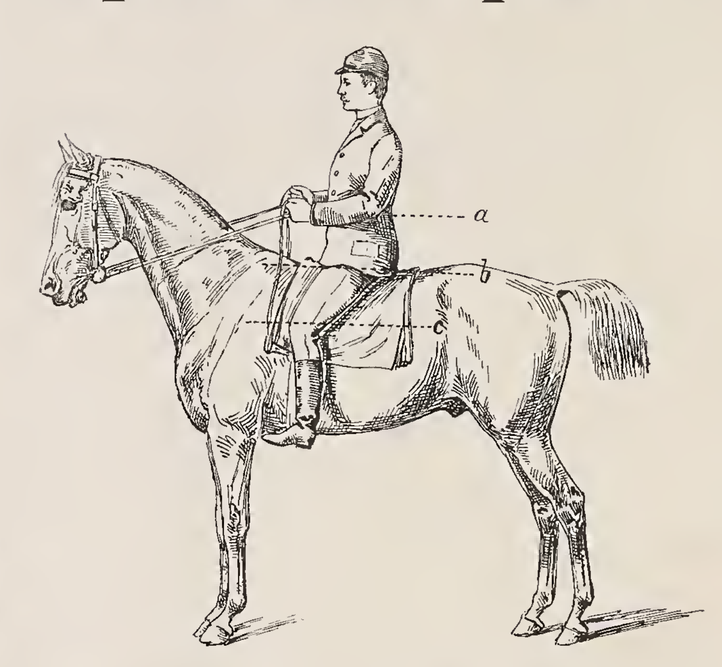


Fig. 14. Der richtige Reitsitz.

Aus **„Der Reitsport“** von Oberstlt. a. D. S. v. Sanden.
(Bibliothek für Sport und Spiel Bd. 1.)

Bisher erschienen 28 Bände.

Weitere befinden sich in Vorbereitung.



Französische Hürde „Clie“.
Aus **„Der Hindernissport“** von Fred Schmidt-Benecke.
(Bibliothek für Sport und Spiel Bd. 23.)

Man verlange kostenlos und portofrei den **„Sportlichen Ratgeber“.**

Grethlein & Co.
Sportverlag
Leipzig.



Eine köstliche, beißende Satire aus dem Pferdesport und der Welt in der man sich nicht langweilt, voll überquellenden Humors, der einen unwiderstehlichen Lachreiz auslöst, dabei decent und im Grunde voll von ernstem Interesse für den Pferdesport.

Hermann Braack

Sattel- und Geschirr-Fabrik

Schiffbauerdamm 34 Berlin N.W., Schiffbauerdamm 34

Telephon: Amt III, 6782.



Spezialität:

einfacher und eleganter Pferdegeschirre in allen Gattungen.

Grösstes Lager Berlins in fertigen Pferde-Geschirren.

Eine der ältesten Wagenfabriken Deutschlands.

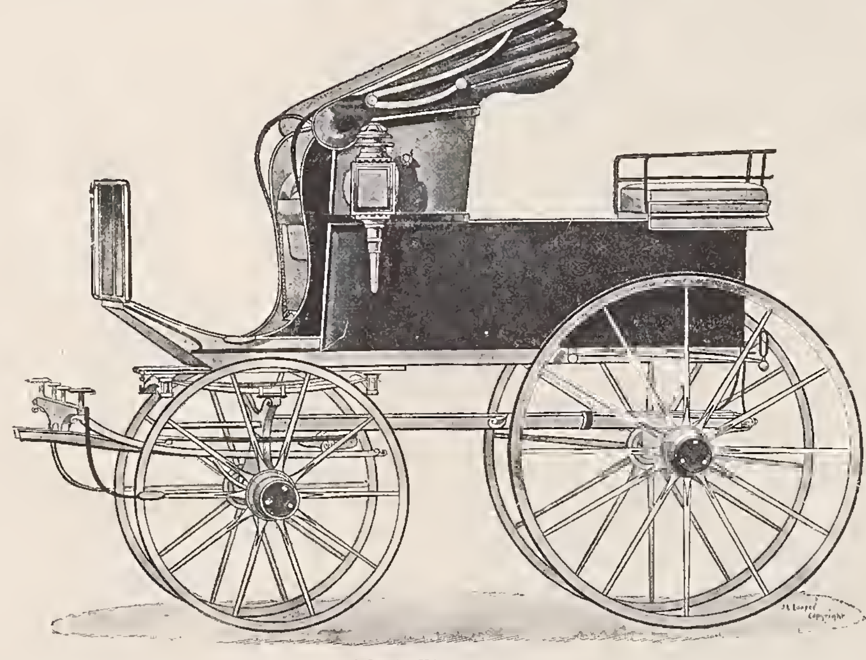
Wenn eine Firma von Generation auf Generation sich forterbt, so haftet den jeweiligen Inhabern ein besonderes Gefühl für Gediegenheit der Ware und für eine außergewöhnlich exakte Ausführung der Arbeit an. Mag der alte Ruf des Hauses noch so gesichert dastehen, die Pflicht gebeut, ihn durch ein vortreffliches Fabrikat auf der Höhe der Zeit und der durch die Zeitverhältnisse bedingten Anforderungen zu erhalten. Von diesem Standpunkt faßt auch der gegenwärtige Inhaber der bereits im Jahre 1820 begründeten

Hofwagenfabrik H. JACOBI,
HANNOVER-LINDEN

sein Geschäft auf. In der großen Fabrik, welche mit Maschinen allermodernster Konstruktion ausgestattet ist, verwertet er die in einem langjährigen Aufenthalte im Auslande gesammelten Erfahrungen, und durch ihre hervorragenden Erzeugnisse wird heute mehr wie je die

Hofwagenfabrik H. JACOBI,
HANNOVER-LINDEN

unter den besten Namen der Branche in Deutschland genannt.



Mail-Phaeton.

Auch den Bau von Automobil-Karrosserien, dem modernsten Zweige der Wagenbau-Industrie, hat die

Hofwagenfabrik H. JACOBI, HANNOVER-LINDEN

mit Erfolg aufgenommen, und zwar in einem Großbetriebe im vollkommensten Sinne des Wortes.



Moderne Reit-Kostüme und Livréen

Um die Einführung des korrekten Stils im Fahrsport und des höchsten Chics in der Mode haben sich, wie in diesen Blättern schon mehrfach mit Anerkennung hervorgehoben wurde, einzelne Firmen der beteiligten Branchen besonders verdient gemacht. Unter denjenigen Firmen, welche durch ihre eingehende Sachkenntnis und durch ihre verdienstvollen Ratschläge ihrer Kundschaft wiederholt zu Sieges-Ehren bei öffentlichen Wettbewerben verholfen haben, steht auf dem Gebiete der Equipierung und Lieferung von Livréen die Firma





Hermann Hoffmann, Berlin S.W., Friedrichstr. 50/51 (Ecke Schützenstrasse) obenan. Ein mustergiltiger Geschmack zeichnet alle Kleidungsstücke aus, welche aus den Ateliers dieser renommierten Firma hervorgehen. Und dieses Lob bezieht sich nicht nur auf Reit-Kostüme und Livréen, sondern auch auf die Herren-, Damen- und Pelskonfektion, welche nach den vortrefflichsten Londoner und Pariser Modellen gearbeitet wird, und namentlich auch auf die reichhaltige Abteilung für Jagd, welche in ihrer Vielseitigkeit wohl einzig in Deutschland dastehen dürfte.



Eine Klasse für sich.

Auf den meisten Gebieten des öffentlichen Lebens können wir die eigentümliche Erscheinung beobachten, daß einzelne Persönlichkeiten in ihrem Berufe eine Ausnahmestellung einnehmen, die man, wenn wir einen sportlichen Ausdruck wählen wollen, als „eine Klasse für sich“ bezeichnet. Die Position, welche sich derartige Persönlichkeiten durch ihr Talent, ihren Fleiß, ihre Fachkenntnis, Tüchtigkeit oder sonstige andere Vorzüge erobert haben, wird ihnen meistens auch neidlos von ihren eigenen Berufsgenossen gegönnt, ja, diese empfinden sogar jede Anerkennung und Ehrung jener Auserwählten mit Stolz als eine Auszeichnung des gesamten Standes.



Herr Georges Woltmann auf dem Concours hippipue ein Gespann vorfahrend.



Herrn G. Woltmann & Co.'s engl. Fuchs-Wallach „Jupiter I“. I. Preis auf dem Concours hippique 1904.

Die Berechtigung dieser einleitenden Zeilen wird sofort anerkannt werden, wenn ich hier in einem Werke, welches dem edlen Reit- und Fahrsport gewidmet ist, den Namen „Woltmann“ nenne. Jeder, der nur einigermaßen mit den Verhältnissen vertraut ist, wird mir mit Freuden zugeben, daß ich die Position des Inhabers der berühmten Firma mit meinen Worten richtig gekennzeichnet habe.

Wodurch hat sich nun Georges Woltmann die Ausnahmestellung in seinem Berufe erobert?

In erster Reihe durch den Namen, welchen er sich im geschäftlichen Leben gemacht hat und der darauf basiert, daß man bei Woltmann das Beste vom Besten findet. Ein Material, wie es die Stallungen der Firma beherbergt, wird wohl in der

Der zweite Vorzug, welcher die Firma zu ihrer hervorragenden Position in der Branche erhoben hat, ist der weite geschäftliche Blick, mit welchem von ihr alle, zur Förderung der Reit- und Fahrinteressen dienenden Bestrebungen unterstützt wurden. Die Beteiligung am Musterstall auf der Berliner Gewerbe-Ausstellung war das erste Unternehmen, welches auf eine Besserung des total daniederliegenden Fahrsports in Berlin hinzielen sollte. Leider wurde dieser Versuch mit großen pekuniären Opfern bezahlt, und er fand nicht die allgemeine Würdigung, welche er in hohem Maße verdient hatte. Anders verhielt es sich mit der Beteiligung der Firma Woltmann & Co. bei den Concours hippiques des Deutschen Sportvereins. Hier spielte die Firma den Zuschauern gegenüber eine direkt erzieherische Rolle, indem sie bei jeder ihrer Vorführungen



Herr François, der Schwiegervater des Herrn Georges Woltmann.
Nach einem im Familienbesitz befindlichen Gemälde.

ganzen Welt nur selten seinesgleichen zählen. In dem geschäftlichen Renommée, welches die Firma genießt, konzentriert sich gleichzeitig die Anerkennung des Fleißes, der besonderen Begabung und der außergewöhnlichen Tüchtigkeit, erstklassige Pferde auszuwählen, vorzubereiten und zusammenzustellen, sodaß sie den verwöhntesten Ansprüchen genügen. In den heutigen Zeiten, in welchen ein bedenklicher Pferdemangel herrscht, ist es ein hartes Stück Arbeit, gutes Material zu finden. Und ein noch härteres Stück Arbeit, welches von den Käufern nur selten gewürdigt wird, gehört dazu, passende Exemplare für ein Zwei- und Viergespann zusammenzustellen. Das erfordert einen Blick, eine Routine und Geduld, wie sie andere Berufe selten beanspruchen.



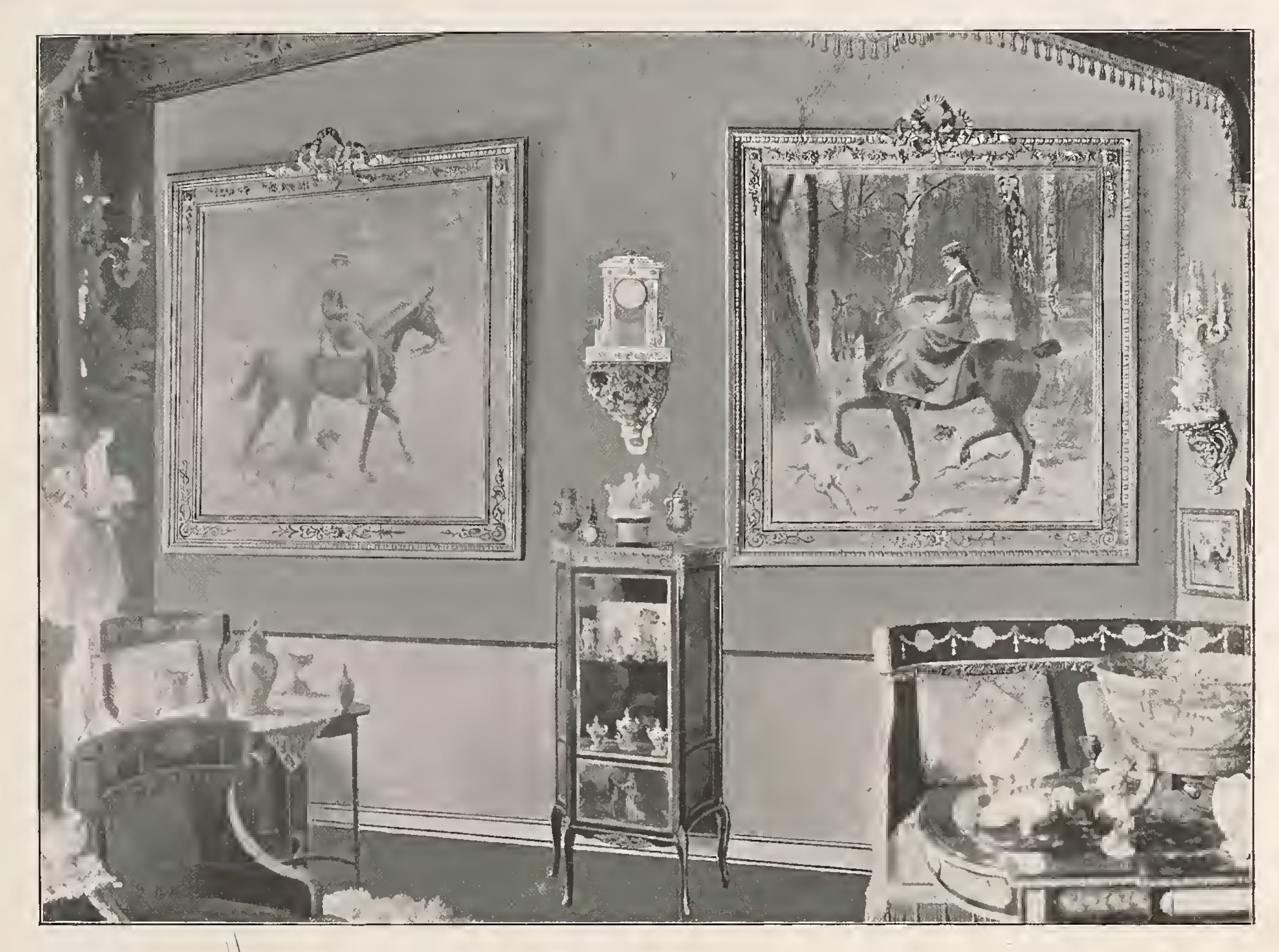
Eine gemütliche Ecke im Stall der Firma G. Woltmann & Co.



Viererzug der Firma G. Woltmann & Co. auf dem Berliner Concours hippique, gefahren von Herrn Fritz Woltmann jr.

zeigte, was Stil, Material, Anschauung und Aufmachung bedeutet. Woltmann gebührt das Verdienst, zur Hebung des Reit- nnd Fahrsports wie kein zweiter animierend und fördernd beigetragen zu haben.

Das dritte Moment, welches zur Ausnahmestellung von Georges Woltmann geführt hat, ist der Mann selbst. In der ganzen Persönlichkeit vereinigt sich Lauterkeit der Gesinnung mit Liebenswürdigkeit des Charakters. Den Gentleman unter den Pferdehändlern, nannte ihn eine hohe Persönlichkeit.



Herr Fritz Woltmann jr. und Fräulein Mary Woltmann.
Nach Gemälden von Professor Adalbert von Kossak.

Daß der Firma G. Woltmann & Co. von ihrer Kundschaft ein unbegrenztes Vertrauen entgegengebracht wird, erscheint im Hinblick auf die angeführten Tatsachen nur gerechtfertigt. Die besondere Ehre dieses Vertrauens liegt jedoch in der Qualität der Kundschaft, welche sich zum großen Teil aus Höfen des In- und Auslandes, der hohen Aristokratie und hervorragenden Finanzgrößen zusammensetzt. So ist der Firma die ausschließliche Lieferung der Schimmel und Reitpferde für den königlichen Marstall in Berlin übertragen, und wenn auserlesenes Material für andere fürstliche Ställe benötigt wird, wendet man sich in erster Reihe an Woltmann. Für seine hervorragenden Leistungen sind dem Besitzer wiederholt von höchster Seite ehrende Anerkennungen und Auszeichnungen zuteil geworden. Unzählig sind andererseits die Medaillen, Diplome und Ehrenpreise, die der Firma G. Woltmann & Co. verliehen worden sind.

Reitpferde

Wagenpferde

Zuchtmaterial.



Pferdecentrale (Komm.-Gesellschaft),

Berlin NW. 6, Unterbaumstraße 8.

Kontor: Stadtbahnbogen 276,

Telephon: Amt III, 8006.

(Eingang auch Alexander-Ufer 9).

Die Centralstelle für Pferde-Zucht und Handel hat sich die Aufgabe gestellt, dem Züchter und Landwirt Gelegenheit zu geben, die großen Chancen, die der Berliner Markt bietet, auszunützen. Sie übernimmt das Pferdematerial vom Züchter direkt und hält es in ihren ausgedehnten Stallungen in mehreren Stadtbahnbögen der Unterbaumstraße 8 (Eingang auch Alexander-Ufer) zur Verfügung des Pferde kaufenden Publikums.

Durch die Institution der Centralstelle für Pferde-Zucht und Handel erwachsen sowohl dem Züchter, wie dem Pferdekäufer außergewöhnliche Vorteile.

Der Züchter findet günstigst Ausnutzung der von ihm gezogenen Produkte, weil ihm bei einer größeren Anzahl von Reflektanten eher Gelegenheit geboten wird, den von ihm festgesetzten Preis zu erzielen. Ferner kann die Centralstelle den Verkäufern, Züchtern und Landwirten, welche sofort Kapital aus ihrem Material ziehen wollen, Vorschüsse geben, sodaß die günstigste Konjunktur des Verkaufs abgewartet werden kann.

Für den Käufer liegt der Vorteil in der wohl einzig dastehenden Auswahl, welche von der Centralstelle für Pferde-Zucht und Handel geboten wird. Durch die fortlaufenden engen Beziehungen zu den maßgebenden Züchterkreisen ist die Centralstelle in der Lage, das Zuchtmaterial aller Rassen, Deckhengste, Zuchtstuten und Füllen in ausgesucht guter Qualität liefern zu können. In verschiedenen Abteilungen hält sie alle Arten von Pferden, vom vornehmen Karrossier und edlen Vollblut bis zum nützlichen Gebrauchspferd zur Verfügung ihrer Kundschaft.

Die Quintessenz der für beide Teile in Frage kommenden Vorteile liegt darin. daß sich die Geschäftsführung der Centralstelle für Pferde-Zucht und Handel mit einer entsprechenden Verkaufsprovision begnügt. Trotzdem ist auch sie in der Lage, dem Käufer einen Kredit zu gewähren, wie es von Seiten der Händler geschieht, da sie dem Verkäufer für die Sicherheit des Käufers zu bürgen bereit ist.





SANKT GEORG

ILLUSTRIRTE ZEITSCHRIFT FÜR SPORT UND GESELLSCHAFT. OFFICIELLES ORGAN DES DEUTSCHEN SPORT-VEREINS

5. Jahrgang.

Die Zeitschrift

„SANKT GEORG“

darf es sich, ohne Ueberhebung und ohne Selbst-Belobung zu ihrem ursprünglichsten und größten Verdienst anrechnen, für die

Hebung

des

edlen Reitsports

und des

vornehmen Fahrsports

seit ihres Bestehens einen

ganz bedeutenden Beitrag

geliefert zu haben. Sie strebt daher auf dem einmal eingeschlagenen Weg dauernd mit größtem Eifer fort, in der bestimmten Erwartung, daß diese

schönsten aller Sportarten

in Deutschland jetzt erst zur rechten Blüte sich entfalten werden. Allen Fremden des Pferdesport in seiner vornehmeren Form sei sie daher bestens empfohlen.

„SANKT GEORG“

erscheint im Sommer wöchentlich, im Winter monatlich zweimal und kostet für das Jahr zehn Mark. Probehefte beliebe man zu verlangen von dem

Verlag
SANKT GEORG
G. m. b. H.

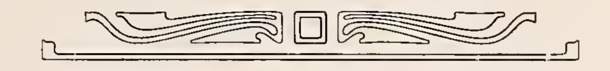
Berlin N.W. 7,
Georgenstr. 23.

Die Kunst des Fahrens.

Die Kunst des Fahrens steht in der allgemeinen Wertschätzung erst wieder höher, seitdem durch die Concours hippiques in Berlin und Hamburg der Nachweis geliefert wurde, daß man nicht nur Zügel und Peitsche in den Händen halten muß, um als ein Fahrer zn gelten. Für die Führung der Leinen und die Einwirkung auf die Pferde gibt es ganz bestimmte Vorschriften, welche genau befolgt werden müssen, wenn man vor der Jury bestehen will. Ist es nun schon nicht ganz leicht, diese Regeln bei der Vorführung eines Ein- und Zweispänners strikt zu beobachten, so beginnt die höhere Kunst des Fahrens bei der Leitung von Vierspännern und Tandems. Je mehr Pferde nun vor den Wagen gespannt sind, ein desto größerer Überblick ist erforderlich und desto geschickter muß die Einwirkung auf das einzelne Pferd vor sich gehen, damit bei einer eventuellen Strafe nicht die ganze, vor dem Wagen gespannte vierbeinige Gesellschaft außer Rand und Band gerät. Zu diesem Geschäft gehören daher nicht nur Mnt und Entschlossenheit, sondern vor Allem auch eine außergewöhnliche physische Kraftenfaltung.

Zehnerzug des Herrn Gustav Joachimsthal in Berlin.

Unter den Fachleuten, welche als hervorragende Künstler in der Leitung von Mehrspännern zu bezeichnen sind, zählt in erster Reihe Herr Gustav Joachimsthal in Berlin, welcher namentlich in der von ihm besonders bevorzugten Bespannung von Zehnerzügen wiederholt bei öffentlichen Wettbewerben allgemeine Bewunderung geerntet hat. Auf den Pferdeausstellungen in Dresden, wo ihn auch unser Bild zeigt, gehört Herr Gustav Joachimsthal zu den populärsten Erscheinungen. Und dort wie auch in Berlin, wird außer seiner Fahrkunst auch das vorzügliche Material ungarischer Jncker besonders geschätzt, welches er mit großer Sachkenntnis importiert.

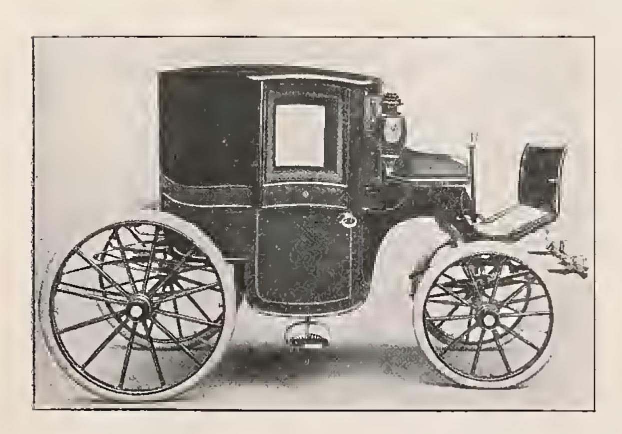


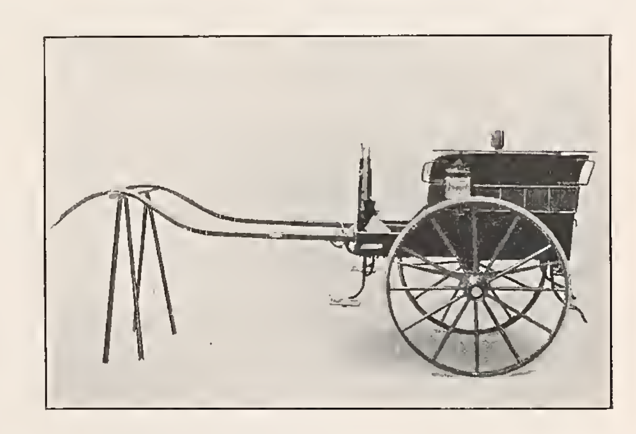
Eine Wagen-Spezialität.





Nirgends ist es schwerer, seinen eigenen Ideen Anerkennung zu verschaffen, als in der Großstadt. Und doch ist es Herrn WILLI ERDMANN, BERLIN N.W. 8, Luisenplatz 8, gelungen seinen Namen zur Geltung zu bringen und eine Spezialität in den Handel zu bringen, welche unter dem Namen „ERDMANN-WAGEN“ weit und breit bekannt ist. Alle diese Wagen zeichnen sich durch einen Vorzug aus, den man mit dem künstlerischen Ausdruck „Schmiß“ benennt. Die flotte Form rivalisiert mit der Leichtigkeit im Aufbau und der gefälligen Zusammenstellung der Farben. Damit sei aber nicht gesagt, daß Herr Willi Erdmann nicht auch das schwere Genre kunstgerecht ausführt. Gerade in den letzten Jahren hat er sich mit Erfolg auch auf diesem Gebiete bewährt. Jedenfalls gehört Herr Willi Erdmann zu den Fachleuten, welche ihren Kunden stets das Neueste und Geschmackvollste auf dem Gebiete der Mode zu zeigen bemüht sind und sie gern zu einer Beteiligung an den öffentlichen Wettbewerben veranlassen möchten. Und das ist ein Zeichen dafür, daß er sich nicht nur bewußt ist, mit seinen Leistungen vollständig auf der Höhe der Zeit zu stehen, sondern auch bestimmt auf eine öffentliche Anerkennung seiner Arbeit, wie das auch mehrfach geschehen ist, hofft.





Die moderne Sattlerei.

Von den am Fahrsport beteiligten Gewerben hat die Sattlerei den schwersten Stand. Hier haben sich im Laufe der Zeit in Deutschland Sünden eingebürgert, die unnachsichtlich ausgerottet werden müssen. Wie es auf vielen Gebieten geht, passiert es auch hier, daß die Stümper im Fach sich gegen jede Kritik auflehnen. Die tüchtigen Köpfe dagegen, welche an den besten Quellen des Auslandes ihre eigene Erfahrung bereichert haben, kämpfen mit an der Besserung der unhaltbaren Zustände. So die Firma J. F. A. Junge in Hamburg, welche unverdrossen bemüht ist, in ihrer Kundschaft den Sinn und das Interesse für den modernen Stil anzuregen. Bei dem konservativen Charakter der Hamburger Patrizier ist das keine leichte Arbeit, da außerdem der Umstand mitspricht, daß gute und moderne Ware teuer ist, und der Hamburger trotz seines sprüchwörtlichen Reichtums genau rechnet. In dem allgemeinen Aufschwung des Fahrsports, welcher auch in Hamburg, vorläufig allerdings noch in schwachen Anläufen, zu konstatieren ist, wird es der altrenommierten Firma hoffentlich gelingen, ihren Bestrebungen in den weitesten Kreisen Geltung zu verschaffen, namentlich da sie von wirklichen Kennern des Gebiets allseitig auf das Beste empfohlen wird. An verschiedenen Gespannen, welche für ihre Korrektheit in Hamburg tonangebend sind, hat die Firma J. F. A. Junge jedenfalls gezeigt, daß die von ihr gelieferten Geschirre nach jeder Richtung hin als stilgerecht gelten können. In Bezug auf die Herstellung von Sätteln erfreut sich die Firma weit über die Grenzen Hamburgs hinaus des besten Rufes. Auch für den in der Alsterstadt blühenden Polosport besorgt sie einen großen Teil der Lieferungen.



Gespann des Herrn Hans von Ohlendorff in Hamburg.

Tiergarten-Reitbahn und Tattersall am Brandenburger Tor.

Unter den Berliner Reitbahnen nimmt die TIERGARTEN-REITBAHN unbestritten eine der ersten Stellen ein. Sie zählt auch zu den ältesten Instituten dieser Art, obgleich ihr Entstehungsjahr erst auf 1890 zurückfällt. In diesem Jahr wurde das Etablissement von Baumeister Schmidt fertiggestellt und zwar nach Plänen, an welchen bewährte Fachleute mit ihrer vielseitigen Erfahrung mitgewirkt hatten. Mitbegründer und Leiter des großartigen Etablissements ist von Anfang an Herr Direktor Koch, dessen Verdienste um die Hebung des Reitsports in Berlin wohl zu bekannt sind, als daß sie noch besonders erwähnt zu werden brauchen. Die erste Tätigkeit des Herrn Koch resultiert noch aus der Zeit, als der Tattersall in der Georgenstraße der Mittelpunkt der sportlichen Haute-volée Berlins war. Wie es Herr Direktor Koch damals und später verstanden hat, namentlich dem schöneren Geschlechte die Liebe und Passion für den Reitsport einzuprägen, dafür bietet die große Anzahl von Damen der ersten Gesellschaftskreise Berlins, welche seit Jahren die Tiergarten - Reitbahn frequentieren, den besten Beweis. Als Lehrer der edlen Reitkunst steht seit Jahren Herr Direktor Koch in Berlin wohl jedenfalls unerreicht da.



Mietsgespann aus dem Tattersall am Brandenburger Tor.

Eine weitere Ausdehnung seines Wirkungskreises hat Herr Direktor Koch im Tattersall am Brandenburger Tor gefunden, den er im Jahre 1900 käuflich erworben hat. Dieses Institut dürfte wegen seiner außergewöhnlich günstigen Lage direkt an den Linden und gegenüber dem Tiergarten, wie das ja auch schon aus seiner Bezeichnung

hervorgeht, mit keinem ähnlichen Etablissement der ganzen Welt zu vergleichen sein. Der günstigen Lage entspricht nicht minder die ganze innere Ausgestaltung, welche vornehmen Komfort mit einem hygienischen und praktischen höchst vollkommenen Innenausbau vereinigt. Die bewährten Namen der Erbauer des Instituts, der Bauräte Ende und Böckmann, dürften die allerbeste Empfehlung für seine vielseitigen Vorzüge bieten. Mit der Reitbahn ist hier ein großes



Schimmelgespann
des Herrn Direktor Koch, gefahren von Fräulein Adolphine Koch.

Fahrinstistut verbunden, welches namentlich von zahlreichen Gesandten und Diplomaten durch Kundschaft ausgezeichnet wird. Eins der Gespanne des Tattersalls am Brandenburger Tor geben wir anbei im Bilde wieder, um seinen herrschaftlichen Charakter zum Ausdruck zu bringen.



Fuchsstute
von E. Sack, Leipzig, aus England importiert, von Direktor Koch gekauft und zugeritten und später durch Lau & Oppenheimer, Hamburg, an den Kaiser von Oesterreich als Leibpferd verkauft.

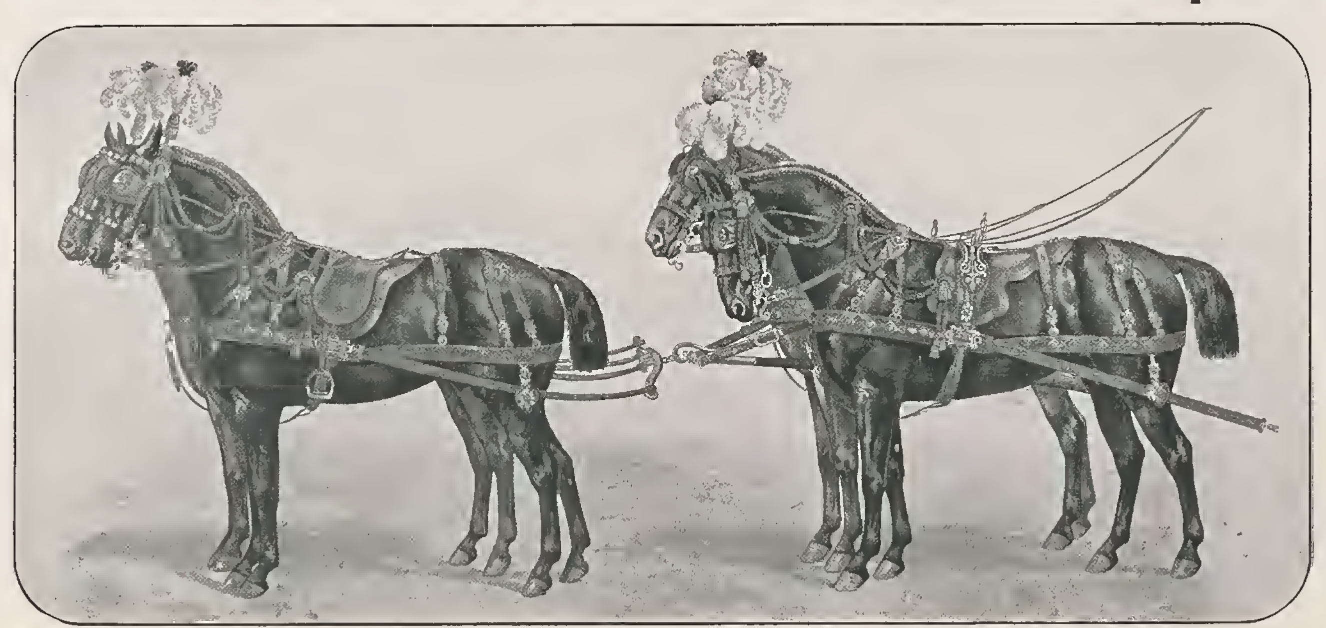
Hofsattler **Julius Erb,** Hofsattler

Seiner Majestät des Kaisers und Königs. — Weiland Ihrer Majestät der Kaiserin Friedrich.

BERLIN W. 56, Jäger-Straße 54. — NEUENHAGEN (Ostbahn) bei Hoppegarten (Mark).

Telephon Amt I, No. 7639.

Vielfach mit In- und Ausländischen Staats- und Goldenen Medaillen prämiiert.



Gala-Geschirr für den Königlichen Marstall in Berlin, geliefert vom Hofsattler Julius Erb.

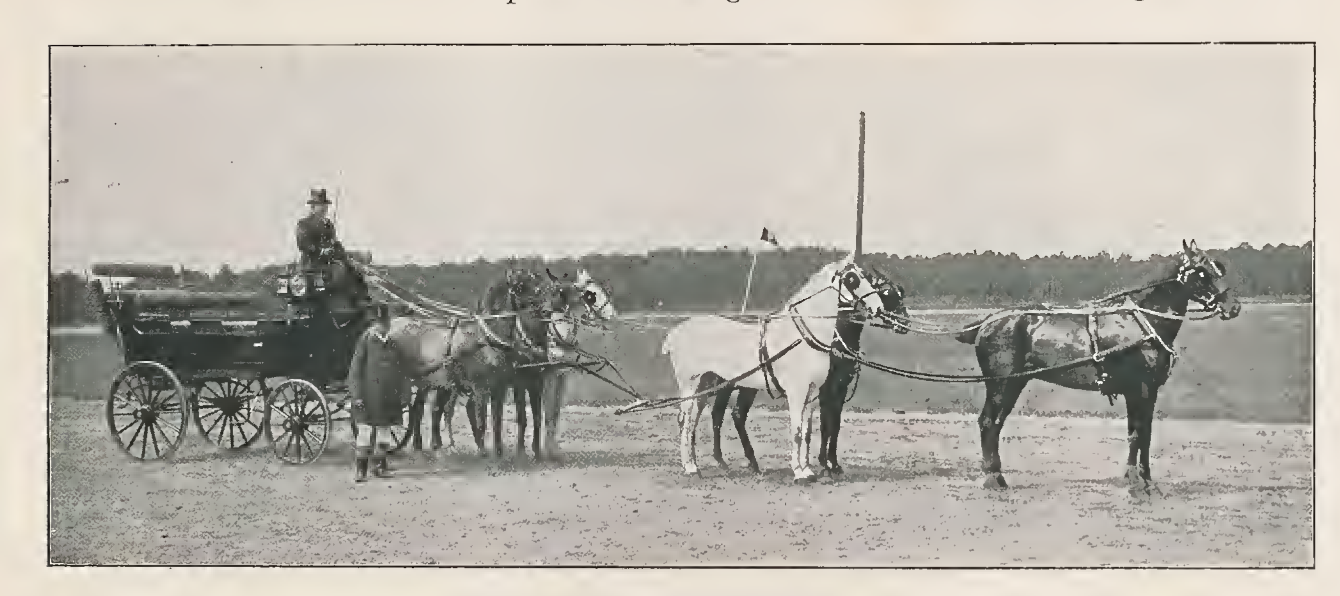
Silberne Medaille „Pariser Welt-Ausstellung“ 1867.
Goldene Medaille Wittenberg 1869.
„ „ Altona 1869.
Broncene Medaille „Berliner Gewerbe“ 1379.
Broncene Staats-Medaille „Berliner Gewerbe“ 1879.

Silberne Staats-Medaille mit 2 Ehrenzeugnissen „Berliner Gewerbe“ 1896.
Goldene Medaille Concours hippique Berlin 1897.
„ „ „ „ „ 1900.
„ „ „ „ „ 1901.
„ „ „ „ Hamburg 1900.

Goldene Medaille Concours hippique Hamburg 1901.
„ „ „ „ „ 1902.
Große Goldene Medaille Concours hippique Berlin 1902.
„ „ „ „ „ „ 1903.
„ „ „ „ „ „ 1904.
„ „ „ „ „ Hamburg 1904.

Adolf Grassow, Luxusfuhrwesen, Berlin.

Zu der Aufbesserung des Fahrsports in Berlin haben eine Reihe von Besitzern von Verleihfuhrwerken beigetragen, welche durch den Geschmack ihrer Gespanne auf das große Publikum vorbildlich gewirkt haben. Zu diesen Firmen gehört mit als erste das Luxusfuhrwesen von Adolf Grassow, Berlin N.W., Albrechtstrasse 10, welches auch auf den Berliner Concours hippiques durch die Vorführung seiner originellen Gespanne Aufsehen erregt hat. Anbei veröffentlichen wir eine Anzahl von Gespannen, welche die Firma Adolf Grassow als Mietsfuhrwerke für den Tag und für den Monat ihrer Kundschaft zur Verfügung stellt, und welche von eigenen herrschaftlichen Gespannen sich in nichts unterscheiden.



Sechserzug der Firma Adolf Grassow.

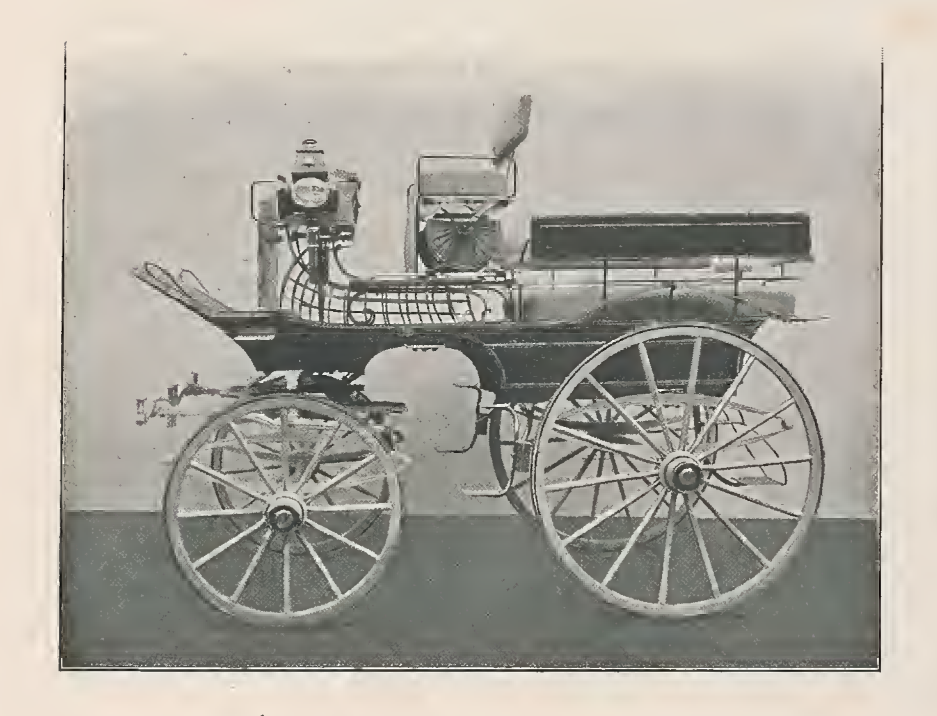




A. Kivernagel G. m. b. H. in Brühl-Köln.

Auf der letzten größeren Ausstellung in Deutschland, der Gewerbe-Austellung in Düsseldorf, ernteten die Wagen der Firma Kivernagel, Brühl-Köln, allgemeine Anerkennung. Ihr wurde die Staatsmedaille für gewerbliche Leistungen, sowie der höchste Preis der Ausstellung, die Goldene Medaille, zuerteilt. Die im Jahre 1857 gegründete Firma wurde im Jahre 1903 von den in der Fachwelt bestens bekannten Herren Richard Buchholz und Johannes Schulze übernommen und wird von ihnen mit großem Erfolge weitergeführt. Auch im Bau von Karosserien für Automobile hat die Firma Kivernagel ihren altbekannten Namen zur Geltung gebracht. Ein kürzlich unternommener Besuch in dem ausgedehnten Fabrik-Etablissement überzeugte uns, daß sowohl im Wagenbau, wie in den Automobil-Karosserien ein ganz aparter Geschmack und ein besonderer Blick für die Zweckmäßigkeit der einzelnen Gegenstände vorherrscht. Ein Blick auf den nebenstehenden Wagen, in welchem trotz der Aufnahmefähigkeit von zwölf Personen größte Leichtigkeit mit allen für einen Sommerausflug in Betracht kommenden Annehmlichkeiten vereinigt sind, wird dieses Urteil in jeder Hinsicht bestätigen.





H. Schulz, Luxuspferdehandlung, Berlin-Kyritz.

Dem Zuge der Zeit folgend, welcher für bedeutende Firmen der einzelnen Branchen eine Vertretung in der Reichshauptstadt erfordert, hat sich die Firma H. Schulz, Kyritz, entschlossen, eine ständige Filiale in Berlin zu unterhalten. Dieselbe ist mitten in der Gegend des Pferdehandels am Schiffbauerdamm 21 belegen und weist in ihren Stallungen das vortreffliche Material auf, durch welches sich die Firma H. Schulz, Kyritz, im Laufe von Jahrzehnten ihr bekanntes Renommée erworben hat. Auf dem Berliner Concours hippique, sowie auf mehreren Pferdeausstellungen ist die Firma H. Schulz wiederholt durch erste Preise ausgezeichnet worden.



Herr Fritz Schulz. Inhaber der Firma H. Schultz, Berlin-Kyritz.



Stallungen der Firma H. Schulz in Berlin, Schiffbauerdamm 21.

Wilhelm Munzel

Sattler-Meister



BERLIN N.W. 6.

19 KARL-STRASSE 19

(am Cirkus Schumann).

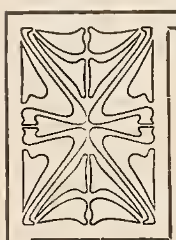


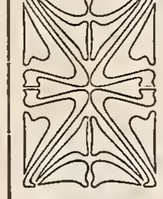
Goldene Medaille Concours hippique 1900.

Spezialgeschäft für moderne

Luxusgeschirre, Sättel und Reitzeuge eigener Fabrikation.

Beste Referenzen.





Delicat, nahrhaft, gesund sind die

„Echten Thorner Honigkuchen"

aus der Honigkuchen-Fabrik

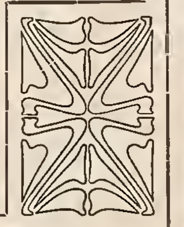
Herrmann Thomas, Thorn

Königl. Preuß. und Kaiserl. Oesterr. Hoflieferant.



Spezialität:

„Thorner Katharinchen".

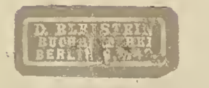


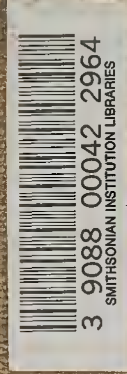
Präsent-Kisten à 6.-, 8.- und 10.- Mark.





Buchdruckerei R. BOLL, Berlin N.W. 7.


D. BLEISTEIN



KAISER FRIEDRICH QUELLE, OFFENBACH %M.